

南城中心樞紐

為唐人街/國際區和Pioneer Square規劃綜合交通未來





致謝

項目團隊

Sound Transit
HNTB
Jacobs
Framework
LMN Architects
西雅圖市
King County Metro
Pencil on Paper
Mode Urban Consulting
Underhill
Fehr & Peers
Ott Sakai

特別感謝

CID聯盟
SCIDpda
Interim CDA
宇和島屋超市UWAJIMAYA
公寓
Publix公寓
Inscape藝術文化中心
Alliance for Pioneer Square
Wing Luke Museum
Ocean Star Restaurant
Theatre Off Jackson

目錄

01 簡介

執行摘要.....6
研究地區.....7
定義樞紐.....8
人口統計資料.....10
引導式社區主題.....11
全面協作.....12
過往計劃帶來的機會.....13
過往計劃帶來的機會：各地區.....14

02 地區分析

立足優勢.....16
參與情況摘要.....17
傾聽意見：整體主題.....19
公共安全.....20
綠色公共空間.....26
平衡延續與變革.....28

03 外展與分析

Stitch重點地區：意見回饋摘要.....32
中央重點地區：意見回饋摘要.....33
南部重點地區：意見回饋摘要.....34
北部重點地區：意見回饋摘要.....35
轉型考量.....36
初步情境比較.....37
路面交通分析調查發現.....38
調整與轉型的綜合建議.....39

04 框架計劃

SDH計劃和計劃項目.....41
定義Stitch.....42
Stitch重點地區改善作業.....44
Stitch重點地區：願景.....45
Stitch重點地區：藍圖計劃.....46
其他考量：進一步轉型.....49
中央重點地區.....51
中央重點地區：願景.....52

中央重點地區：藍圖計劃.....53
其他考量：聯合車站活化.....54
南部重點地區.....57
南部重點地區：願景.....58
南部重點地區：藍圖計劃.....59
北部重點地區.....62
北部重點地區：願景.....63
北部重點地區改善作業.....64

05 實施

實施概覽.....67
項目清單和時間表.....68
Stitch重點地區.....69
Stitch重點地區項目.....70
中央重點地區.....73
中央重點地區項目.....74
南部重點地區.....76
南部重點地區項目.....77
北部重點地區.....80
北部重點地區項目.....81

06 附錄

過往計劃摘要.....84
路面交通分析調查發現.....87
SDH轉型.....88
Stitch重點地區.....89
景街節慶街.....90
聯合車站廣場向西望.....91
聯合車站穿堂咖啡廳.....92
聯合車站大廳.....93
聯合車站花園層.....94
南積臣街與南第五大道路口向南望.....95
南積臣街與南第四大道路口向東望.....96
南西雅圖大道向東望.....97
市政廳公園向東北望.....98
術語表.....99



SOUTH DOWN TOWN HUB

圖表清單

01 簡介

1.01	ID/C聯合車站廣場示意圖	6
1.02	南城中心樞紐研究地區	7
1.03	定義樞紐背景地圖	8
1.04	景街火車站與聯合車站	8
1.05	市中心隧道	8
1.06	科爾曼碼頭	8
1.07	Pioneer Square	9
1.08	唐人街/國際區	9
1.09	Civic Campus	9
1.10	Stadium District	9
1.11	西雅圖市與社區人口統計資料	10
1.12	SCIDpda團體合照	11
1.13	社區主題	11
1.14	跨機構協調	12
1.15	南城中心樞紐並行項目與計劃	12
1.16	南城中心樞紐機會	13
1.17	北部重點地區	14
1.18	中央重點地區	14
1.19	南部重點地區	14

02 地區分析

2.01	步行稽核照片	16
2.02	公眾外展和參與活動	17、18
2.03	研討會主題卡	19
2.04	公共安全：非活躍地區	20
2.05	路面交通流量與行人碰撞事故	21
2.06	目前土地用途	22
2.07	已通報的犯罪	23
2.08	街道活化與公共用途	24
2.09	公共安全：可能採取的策略	25
2.10	開放空間的交通便利性	26
2.11	西雅圖樹冠目標	27
2.12	樹冠覆蓋率	27
2.13	Occidental廣場與Jade Garden	28
2.14	歷史街區與地標	29
2.15	文化保護	30

03 外展與分析

3.01	Stitch街道選項覆蓋圖	32
3.02	中央重點地區轉型	33
3.03	南部重點地區轉型	34
3.04	北部重點地區轉型	35
3.05	路面交通限制	36
3.06	路面交通情境比較	37
3.07	網路轉型	38
3.08	建議的網路變更	39

04 框架計劃

4.01	南城中心樞紐重點地區	41
4.02	Stitch鄰近地區定義	42
4.03	城市設計街道元素	42
4.04	重新構想的ID/C車站與廣場	43
4.05	Stitch重點地區社區意見	44
4.06	Stitch重點地區改善作業概覽	45
4.07	Stitch重點地區：AA'部分	46
4.08	Stitch重點地區：BB'部分	46
4.09	Stitch重點地區擴大計劃	46
4.10	第二大道南延段往聯合車站方向	47
4.11	聯合車站北廣場改善作業	48
4.12	Stitch重點地區：進一步轉型	49
4.13	重新構想的南積臣街街景	50
4.14	中央重點地區社區意見	51
4.15	中央重點地區改善作業概覽	52
4.16	中央重點地區：AA'部分	53
4.17	中央重點地區：BB'部分	53
4.18	中央重點地區擴大計劃	53
4.19	聯合車站東段與示意圖	54
4.20	聯合車站南段與分階段時間表	54
4.21	聯合車站樓層佈局	54
4.22	IDS廣場示意圖	55
4.23	南景街節慶街	56
4.24	南部重點地區社區意見	57
4.25	南部重點地區改善作業概覽	58



SOUTH DOWN TOWN HUB

圖表清單

04 框架計劃

4.26	南部重點地區：AA’ 部分	59
4.27	南部重點地區：BB’ 部分	59
4.28	南部重點地區擴大計劃	59
4.29	迪邦地區示意圖	60、61
4.30	北部重點地區社區意見	62
4.31	北部重點地區改善作業概覽	63
4.32	北部重點地區：AA’ 部分	64
4.33	北部重點地區擴大計劃	64
4.34	市政廳公園往Midtown車站	65

05 實施

5.01	並行項目時間表	67
5.02	實施協調	67
5.03	項目清單和時間表	68
5.04	Stitch重點地區改善作業概覽	69
5.05	Stitch重點地區項目（5年內）	70
5.06	Stitch重點地區項目（5-15年）	71
5.07	Stitch重點地區改善作業（15年以上）	72
5.08	中央重點地區改善作業概覽	73
5.09	中央重點地區項目（5-15年）	74
5.10	中央重點地區項目（5-15年）	75
5.11	南部重點地區改善作業概覽	76
5.12	南部重點地區項目（5-15年）	77
5.13	南部地區改善作業（5-15年以上）	78
5.14	南部地區改善作業（15年以上）	79
5.15	北部重點地區改善作業概覽	80
5.16	北部重點地區項目（5-15年）	81
5.17	北部重點地區項目（15年以上）	82

06 附錄

6.01	現有公車網路	87
6.02	未來公車網路	87
6.03	SDH轉型示意路線圖圖例	88
6.04	SDH轉型現有視圖	88

6.05	SDH轉型示意圖	88
6.06	Stitch重點地區示意路線圖圖例	89
6.07	Stitch重點地區現有視圖	89
6.08	Stitch重點地區示意圖	89
6.09	景街節慶街示意路線圖圖例	90
6.10	景街節慶街現有視圖	90
6.11	景街節慶街示意圖	90
6.12	聯合車站廣場示意路線圖圖例	91
6.13	聯合車站廣場現有視圖	91
6.14	聯合車站廣場示意圖	91
6.15	聯合車站穿堂示意圖位置	92
6.16	聯合車站穿堂現有視圖	92
6.17	聯合車站穿堂示意圖	92
6.18	聯合車站大廳示意圖位置	93
6.19	聯合車站大廳現有視圖	93
6.20	聯合車站大廳示意圖位置	93
6.21	聯合車站花園層示意圖位置	94
6.22	聯合車站花園層現有視圖	94
6.23	聯合車站花園層示意圖	94
6.24	ID/C聯合車站示意路線圖圖例	95
6.25	ID/C聯合車站現有視圖	95
6.26	ID/C與聯合車站示意圖	95
6.27	聯合車站北廣場示意路線圖圖例	96
6.28	聯合車站北廣場現有視圖	96
6.29	聯合車站北廣場示意圖	96
6.30	南部重點地區示意路線圖圖例	97
6.31	南部重點地區現有視圖	97
6.32	南部重點地區示意圖	97
6.33	市政廳公園示意路線圖圖例	98
6.34	市政廳公園現有視圖	98
6.35	市政廳公園示意圖	98

01

簡介



執行摘要

南城中心樞紐 (South Downtown Hub, SDH) 計劃是在Sound Transit委員會動議M2023-18下啟動，反映多個公共機構與社區共同合作，致力於改善南城中心的公共空間、街道與交通連結。南城中心樞紐地區位於西雅圖市中心南端，覆蓋一片歷史悠久且人口稠密的區域，涵蓋唐人街/國際區 (Chinatown-International District, CID)、Pioneer Square Stadium District鄰近地區之間的重要街道與通道。此區坐落於5號州際公路與Elliott Bay之間，以歷史悠久的景街車站與聯合車站為核心，並串聯現有與規劃中的大眾運輸樞紐，使南城中心樞紐成為交通移動、文化和社區生活的重要核心節點。Sound Transit的Ballard Link擴展項目等重大公共交通投資，結合社區長期以來的優先需求，提供了難得的契機，可在西雅圖核心地帶打造更緊密連結、更具包容性且更有活力的公共空間環境。

本計劃建立了未來街道、公共空間和多模式交通連結投資的共同架構，並由Sound Transit、西雅圖市政府、金縣與社區夥伴共同協調制定。這些項目目前均以概念層級呈現，但隨著規劃推進，仍需進一步分析、設計調整與跨機構協調。Ballard Link擴展項目在南城中心樞紐的車站位置尚待決定，這可能影響項目時程與設計，因此持續合作與社區參與，對於推進實現本計劃願景相當重要。

項目目標

南城中心樞紐計劃提出整合性的20年願景，致力打造彼此連結且具包容性的公共空間環境，同時進一步彰顯社區優先事項與跨機構合作。此計劃建立在數十年來由社區主導的規劃基礎之上，並非重新開始，而是強化過去已受到傾聽的意見與既有成果，同時串聯交通、文化和社區之間的關係，並確保相關投資能夠反映並回饋世代塑造南城中心的人們。

最終形成的計劃透過Sound Transit、西雅圖市政府和金縣的深度合作，加之在唐人街/國際區 (CID)、Pioneer Square、Stadium District及周邊社區居住、工作，以及造訪這些地方或與這些地方有連結的人們的共同參與，建立出使公共投資與社區優先事項與價值互相對應的共同架構。



圖1.01. 國際區/唐人街 (International District/Chinatown, ID/C) 與聯合車站廣場示意圖。
南橫臣街沿線的國際區/唐人街車站與聯合車站廣場改造作業示意圖

研究地區

南城中心是西雅圖歷史、文化和交通交會的重要地帶。此地區自Cherry街延伸至南Royal Brougham Way，以海濱區與5號州際公路為界，涵蓋具代表性的社區、公民機構與區域交通樞紐。在此更大範圍之內，又劃分出三個核心樞紐，作為理解機會與挑戰的架構：以聯合車站與景街火車站為核心的中央樞紐、串聯Pioneer Square與金縣Civic Campus的北部樞紐，以及向Stadium District延伸的南部樞紐。

南城中心呈現出西雅圖最明顯的人口與社會經濟多樣性之一。超過半數居民認同自己屬於有色人種社群，英語能力有限與外國出生人口的比例，更是全市平均數的兩到三倍。身心障礙人口比例幾乎為全市平均數的兩倍，當地青年人口較少、高齡人口較多，更凸顯無障礙與高齡友善設計的重要性。

經濟落差同樣明顯：家庭收入較低、貧窮率較高，即使教育程度與全市平均水準大致相當。家庭結構特徵也進一步加劇這些挑戰；許多居民沒有自用車，且社區以租屋族群為主。這些條件顯示，該社區高度依賴大眾運輸、步行環境和經濟適用房。

在此進行投資，不只是改善基礎設施，更是支援文化活力、打造順暢連結，以及創造真正服務最需要使用這些空間之人群的公共場域。



圖1.02. 南城中心樞紐研究地區。南城中心樞紐的鳥瞰圖。東西向邊界從I-5至南Alaskan Way；南北向邊界從Cherry街至I-90。

定義樞紐

南城中心是西雅圖最早的樞紐區域，長久以來一直是活動與交流的中心。這裡可通往Salish Sea，因此成為許多世代的聚集地，也孕育出西雅圖一些最具歷史與文化意義的社區，包括Pioneer Square、唐人街、日本城，以及近年形成的Stadium District。

此區原本是位於Duwamish River與Elliott Bay沿岸的潮汐沼澤地，曾作為部落間的陸路轉運通道，並支撐多達八座Duwamish長屋，數千年來一直是社群生活的核心。潮汐灘地提供了豐富資源，並透過獨木舟航線與區域各地的聚落相連。

殖民時期之後，此區經過大規模整地與填海，以支援鐵路建設，而這項工程高度依賴移民勞工。1889年的西雅圖大火促成新的建築方式，Klondike淘金熱期間的重建則帶動了蓬勃發展，徹底改變了這個社區。1909年與1962年舉辦的世界博覽會象徵著城市榮耀；然而，大蕭條、二戰期間對日裔美國人的拘禁，以及包括5號州際公路與體育場建設在內的大型基礎建設項目，也導致社群被迫遷移，並使文化延續遭到破壞。



圖1.03. 定義樞紐背景地圖。疊加編號的南城中心空拍圖。如需更多關於標示1至3地區的背景資訊，請參閱本頁；如需4至7地區的資訊，請參閱下一頁。

1 景街火車站與聯合車站



圖1.04. 景街火車站與聯合車站。由左至右。上方：面向北方、朝向聯合車站的歷史照片；面向南方的聯合車站當代照片。中間：西雅圖歷史鳥瞰示意地圖；景街火車站的當代照片。下方：從Smith Tower向南眺望、第二大道南延段尚未建成前的景色；以及第二大道南延段建成後的相同視角景色。
資料來源：Seattle Municipal Archive；Nitze-Stagen Archive；Daily Journal of Commerce。

2 市中心隧道



圖1.05. 市中心隧道。上方：兩張照片顯示唐人街/國際區車站廣場與隧道的施工階段。下方：兩張近年交通隧道投入使用的照片。資料來源：Seattle Municipal Archive；Sound Transit。

3 科爾曼碼頭



圖1.06. 科爾曼碼頭。上方：原始科爾曼碼頭的歷史照片。下方：近期新建完成的科爾曼碼頭設施。資料來源：Seattle Now & Then；NBBJ Photography。

定義樞紐

如今，南城中心承載著重要的市政功能並作為主要交通樞紐，擁有Amtrak與Sound Transit通勤鐵路、Link輕軌車站，以及完善的公車服務。研究地區外的科爾曼碼頭則透過區域渡輪航線，將城市與普吉特海灣各地連結起來。圍繞這些市政與交通功能的Pioneer Square與唐人街/國際區，至今依然充滿活力。這些地區擁有豐富的文化機構、歷史建築、小型商家、藝術場館，以及各式社區活動，在因應新發展的同時，也持續展現其多元文化傳承。隨著變遷持續發生，本次工作希望從這段豐富歷史中汲取經驗，並支援讓南城中心成為獨特場所的在地社區。

4 PIONEER SQUARE



圖1.07. Pioneer Square。上排：Pioneer Square的歷史照片。下方兩排：Pioneer Square的當代照片集。
資料來源：UW Special Collections; Seattle Arts Commission; Coasting with Culture。

5 唐人街/國際區



圖1.08. 唐人街/國際區。上排：西雅圖唐人街的歷史影像。下方兩排：唐人街/國際區與小西貢的當代照片集。資料來源：UW Special Collections; Seattle Chinatown-International District Business Improvement Area; History Link。

6 CIVIC CAMPUS



圖1.09. Civic Campus。左側：兩張市政建築物與市政廳公園的歷史照片。右側：現今的市政廳與市政廳公園。
資料來源：Museum of History & Industry; Alliance for Pioneer Square; Bohlin Cywinski Jackson; Bassetti Architects。

7 STADIUM DISTRICT



圖1.10. Stadium District。左上：Kingdome Stadium的歷史明信片。右上與下排：現今體育場的當代照片，以及部分透過火車抵達活動現場的人潮。資料來源：Seattle Times; Smith-Western Co.; Lumen Field。

人口統計資料

SDH研究地區邊界 (從Cherry街到南Royal Brougham Way, 從Alaskan Way到I-5) 作為分析的指導地理範圍。為了篩選資料, 團隊檢視了與此邊界重疊的人口普查區與街廓群組, 並認知到分析結果屬於概略估算。該分析採用了Pioneer Square與唐人街/國際區/日本城的社區次分區資料, 並以西雅圖市整體作為全市比較基準。

相較於整體城市, 南城中心樞紐項目地區呈現明顯的人口結構差異。超過半數居民屬於少數族群, 且有相當比例的人口英語能力有限, 其比例為全市平均數的兩至三倍。這樣的趨勢同樣反映在外國出生居民的比例上。自認具有身心障礙的人口比例約為全市平均數的兩倍。

其他明顯差異包括較低的青年人口比例, 以及較高的高齡人口集中度。在社會經濟層面, 中位家庭收入呈現明顯落差, 並對應到較高比例的人口生活於貧困狀態。擁有大學或專業學位的居民比例, 則幾乎與全市平均水準相同。

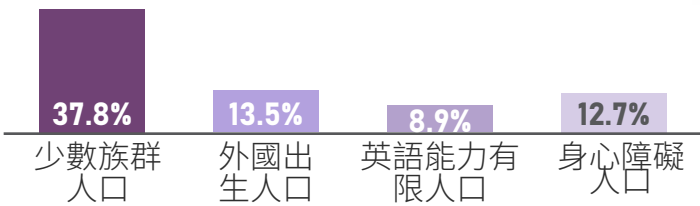
其他主要差異則體現在家庭特徵上。研究地區約有60%的居民未擁有車輛, 與全市8.4%的比例形成鮮明對比。此外, 此社區以租屋居民為主, 約占總人口的90%。

圖1.11. 西雅圖市與社區人口統計資料。右側: 並列資訊圖表, 比較西雅圖市整體人口結構與構成南城中心樞紐地區之各社區的人口統計資料。內容涵蓋人口來源、家庭特徵、年齡結構, 以及社會經濟狀況。

資料來源包括美國人口普查局的十年一次人口普查 (2020年) 與美國社區調查 (American Community Survey, ACS) 5年估計資料 (約2020年), 並透過氣候與經濟正義篩選工具 (Climate and Economic Justice Screening Tool, CEJST) 與美國政府先前維護的弱勢社區指標取得。

西雅圖市

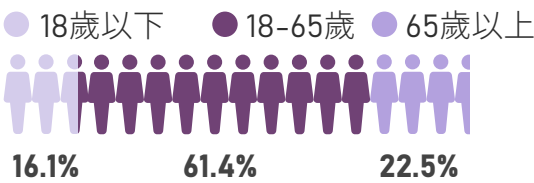
人口來源



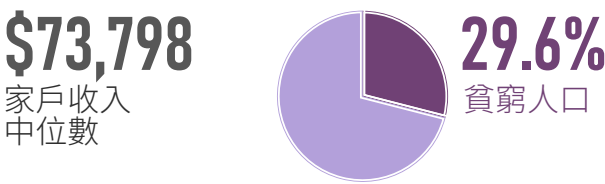
家戶特徵



年齡

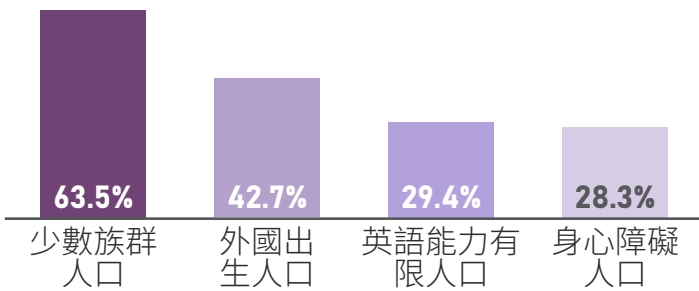


社會經濟



鄰近地區

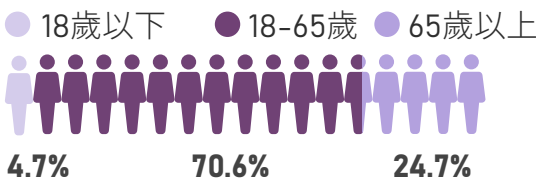
人口來源



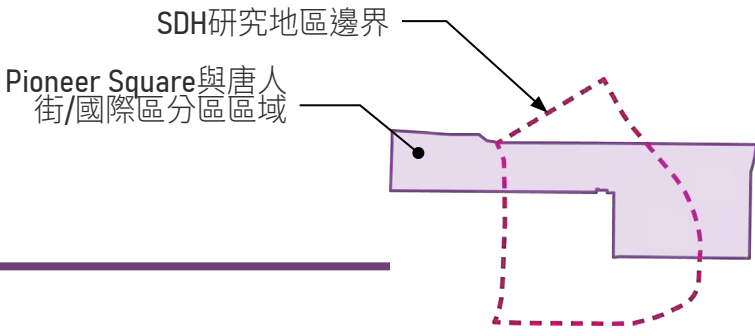
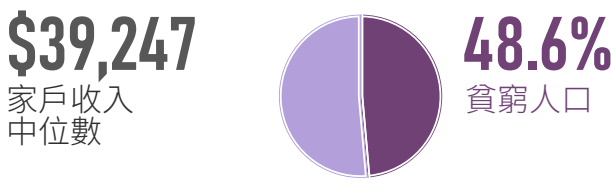
家戶特徵



年齡



社會經濟



引導式社區主題

2021年，西雅圖市針對各市政府部門與社區組織過去執行的規劃工作進行調查，以了解歷年計劃中提出的願景、目標和策略範圍。本頁圖表呈現了社區計劃梳理出的八項社區主題，這些主題代表了幾乎所有計劃中一再出現的共同脈絡。本次分析工作檢視了既有社區計劃與市政府的綜整內容，以確保理解各方共享的優先事項與策略，並藉此識別可推進的項目。分析摘要見附錄。在南城中心樞紐規劃過程中收到的回饋意見整體上證實了這些社區主題的準確性與持續關聯性，並提出如何透過具意義的投資與項目來實踐這些主題的構想。



圖1.12：西雅圖唐人街國際區保護與發展局 (Seattle Chinatown International District Preservation and Development Authority, SCIDpda) 合影。照片由西雅圖唐人街國際區保護與發展管理局 (SCIDpda) 提供。

公共空間

改善公共空間、街道、巷弄與開放空間，以提升安全性、社交連結與身體活動量



公共安全

提升公共安全體驗與認知



公平開發

最大限度地減少累積傷害和/或搬遷 (小型企業、居民和非營利組織) 並鼓勵公平開發



社區福利

最大化社區利益和土地所有權



歷史與文化

保留歷史與文化特色



處理歷史性種族歧視問題

正視並處理過往與當下持續影響社區的歷史性種族歧視問題



連接性

提升流動性和連接性，特別是在社區與景街站和聯合車站之間。



經濟發展

透過扶持既有企業並培育新企業，促進經濟健康發展



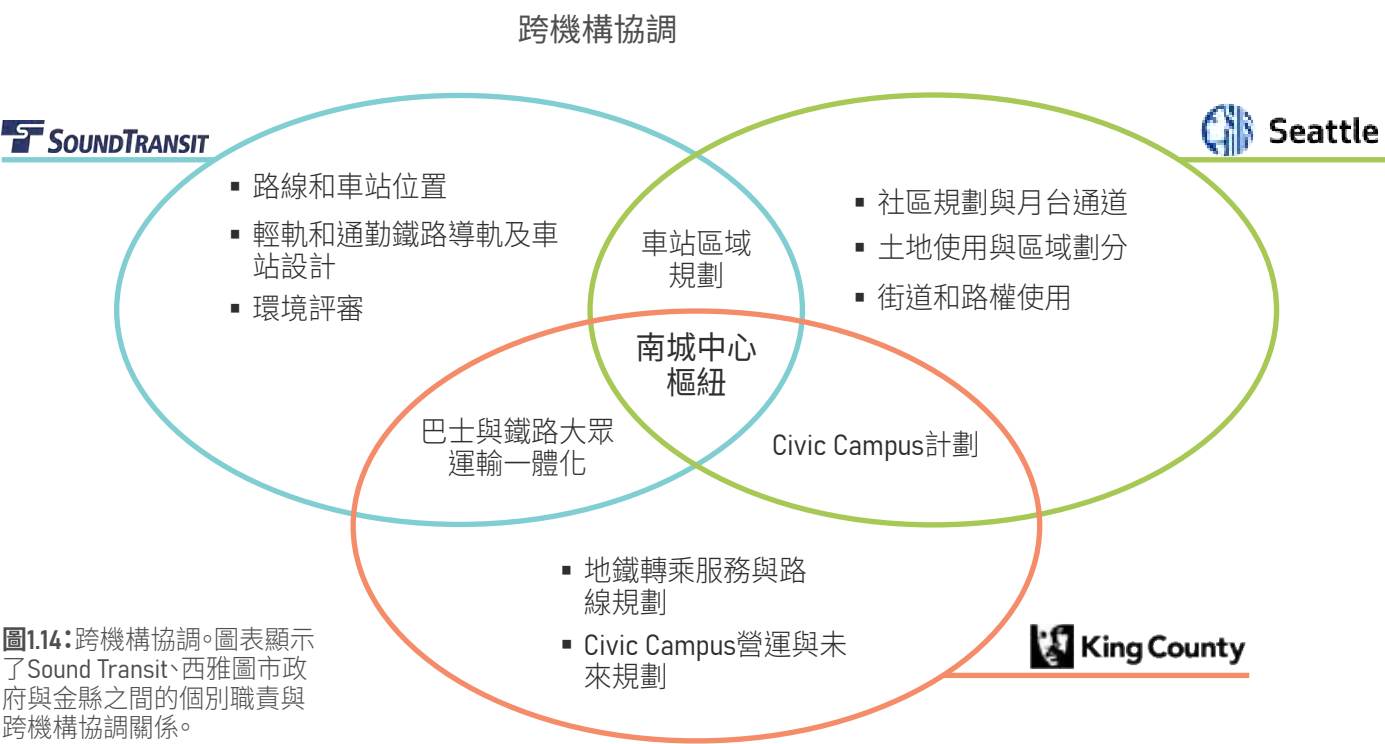
圖1.13：社區主題。從社區自主制定的社區計劃中梳理出的八項社區主題。

全面協作

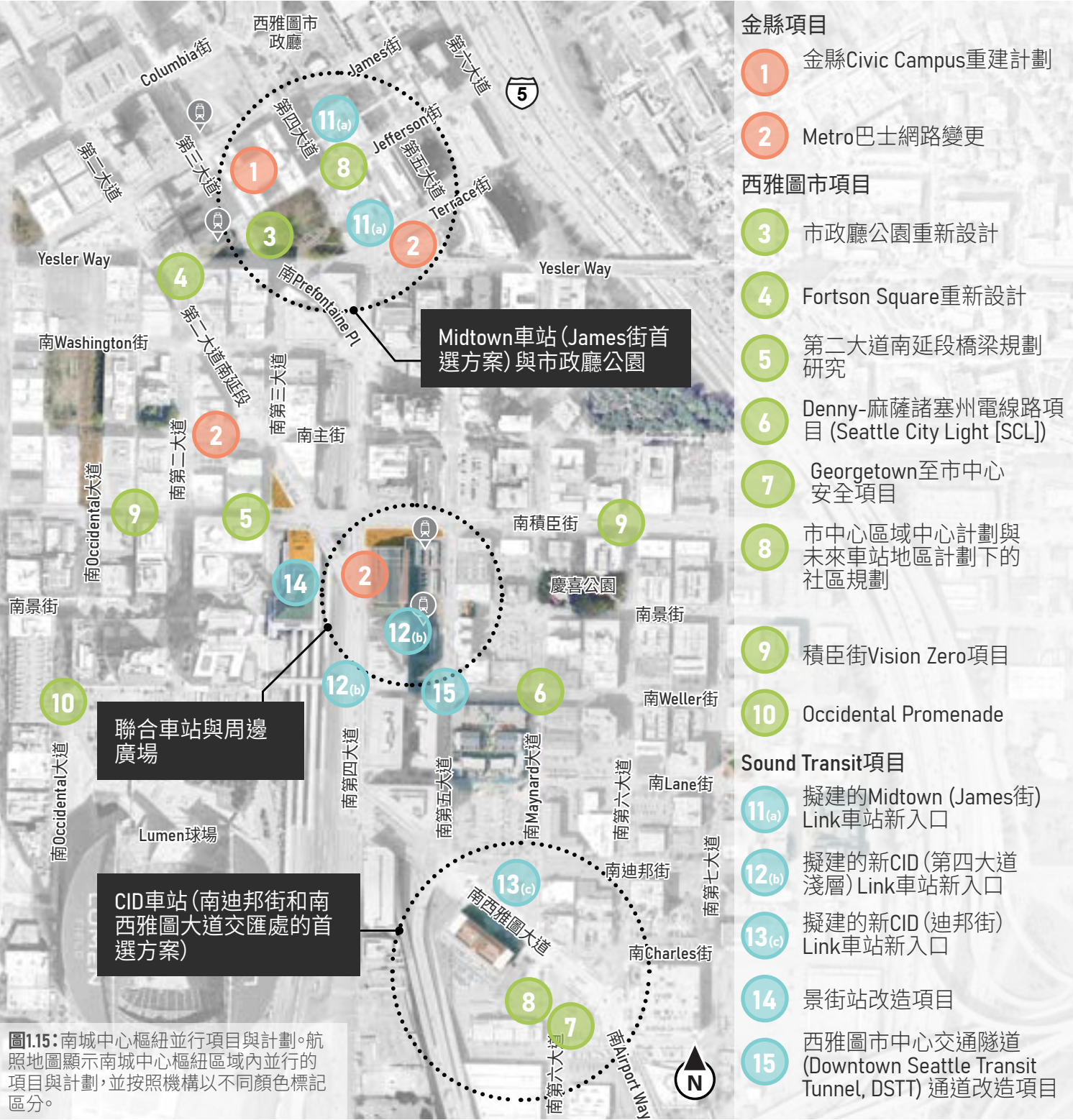
在既往社區規劃工作奠定的基礎上，Sound Transit董事會在其2023年針對Ballard Link擴展項目首選方案的決議中，要求推動南城中心樞紐計劃。第M2023-18號動議指出：

「委員會承認，無論CID車站位於何處，南城中心都可以從聯合車站的啟用和積臣樞紐改造項目中受益。在近期後續研究工作和既往社區和機構規劃工作的基礎上，委員會指示工作人員與西雅圖市、金縣及其他可能的合作夥伴共同合作，並透過與社區的互動明確此類改進方案的潛在範圍和時間表，以及資金和合作機會。積臣樞紐的改造項目範圍應從CID延伸至鄰近車站與轉乘點，以提升可及性。」——第14頁

這項指示為Sound Transit提供了所需的工作範圍與資源，使其能與其他公共機構及社區合作，規劃南城中心樞紐各社區之間的整合性改造項目。如右側地圖所示，南城中心樞紐規劃區域內目前已有多個由不同機構推進或規劃中的項目。透過整合資源和專業知識，以及改善協調與溝通機制，各機構能以較少的連續性衝擊加速實現社區願景。南城中心樞紐的協調角色如圖1.14所示。



並行項目與計劃



過往計劃帶來的機會

過往計劃以及Sound Transit在Ballard Link擴展項目進一步研究階段中，確定了社區內多項需要改造的地理區域與主題領域。作為預備研究的一部分，團隊將社區認為具有發展潛力的重要構想與地點進行繪製，以了解這些構想如何能更有系統地彼此配合，並與並行的項目與計劃整合推動。圖1.16展示了南城中心樞紐整體規劃範圍的重要連結構想，以及圍繞區域內既有與規劃中轉運車站的重點地區構想。

擬建場所維護與場域營運構想 (源於進一步研究與既往規劃工作)

- 改善第二大道南延段街景、打造更安全的人行通道，並加強東西方向之間的連接路線
- 在南景街跨越南第四大道增設行人通道連接路線，旨在為擬建的景街區域鐵路新出入口，以及國際區/唐人街現有與擬建的新輕軌車站提供服務。
- 探索新增或改造跨越鐵路軌道上方的結構設施，以提升行人連接路線與公共空間品質
- 加強與鄰近社區之間的連接路線，方便行人步行、騎行和乘坐交通運輸工具
- 改造社區主要街道沿線的人行道
- 從南迪邦街擬建的新輕軌車站位置修建通往CID與體育館的人行通道連接路線。
- 延續CID核心區域的街景特色（紅燈籠與藝術元素）
- 透過鋪設植被、拓寬人行道、增設長凳、照明設施與藝術裝置等行人配套來設施改善交叉路口環境。
- 沿著南Washington街連接Pioneer Square與日本城
- 提高交叉路口通行效率，並改善連接街角廣場與市政廳公園的人行橫道
- 增設能讓各類不同能力的使用者能夠舒適且無障礙地通行陡坡路段的設施（例如扶手、座椅等）。
- 將具歷史性的巷弄改造為公共空間
- 保護並推廣以行人優先、可步行的無障礙環境



圖1.16：南城中心樞紐機會。疊加動線與活動機能改造機遇的南城中心樞紐航照地圖，並以數字標示對應左側圖例說明。

過往計劃帶來的機會：各地區

北部重點地區



圖1.17：北部重點地區。疊加既有地標與擬議改造項目的金縣Civic Campus航照圖。

- 1 融入社區特色與歸屬感
- 2 改善既有Pioneer Square車站入口的噴泉與廣場
- 3 改善公園設計，打造多功能用途的空間，確保光線充足、空氣流通，以及車站入口位置清晰易見
- 4 啟用市政廳公園周邊建築的街道空間
- 5 為現有的Pioneer Square車站與擬建輕軌車站提供便捷清晰的通道
- 6 與金縣及其他機構合作，尋求新的開發機遇來為社區提供服務，包括經濟適用房與商業空間
- 7 保留通往海濱的景觀視野

中央重點地區



圖1.18：中央重點地區。疊加既有地標與擬議改造項目的唐人街/國際區航照圖。

- 1 設計並配置可反映社區特色與延續性的全新街景元素
- 2 啟用聯合車站，便於社區使用
- 3 更新廣場設計，以簡化高架結構、提供更多的聚集空間、保留攤販與社區活動使用區域，並融入公共藝術
- 4 改善符合鄰近地區規模的行人照明設施
- 5 鼓勵重新靈活利用具歷史性的建築物，並設置貼合歷史街區特色的街道設施
- 6 改善進入聯合車站南端的通行條件
- 7 在鐵路軌道上方興建覆蓋平台，用於公共空間、行人設施與景觀綠化
- 8 配合景街改造項目，以強化通往景街火車站的連接路線

南部重點地區



圖1.19：南部重點地區。疊加既有地標與擬議改造項目的迪邦街地區航照圖。

- 1 鼓勵兼顧迫切住宅需求與地面層活化的精細化開發，同時連接具歷史性的鄰近地區
- 2 打造能夠彰顯並讚揚唐人街/國際區的社區特色的友好公共空間
- 3 探討新開發地點的社區參與機遇，同時融入經濟適用房與各種住房選項
- 4 改善交叉路口，以提升安全性與通行效率
- 5 鼓勵新建建築，採用便於行人通行的街道臨街面設計
- 6 最大限度地減少居民與傳統企業的搬遷影響
- 7 增強照明，以提升安全性與地方特色；融入能夠體現CID文化特色的街燈設計

02

地區分析



立足優勢

南城中心樞紐計劃提供了一套統籌協調架構，可整合多個機構之間互相重疊的項目，藉此簡化實施流程並發揮最大效益。透過評估Pioneer Square與CID數十年來的規劃成果與公眾回饋意見，南城中心樞紐計劃致力於延續並持續推進這些社區既有的願景。

透過整合既往規劃要素、現有條件及大型基礎設施項目的經驗教訓，南城中心樞紐計劃構建了一套具彈性、以社區為核心的未來發展藍圖，以適應南城中心持續演變的需求。這種方法能夠適應新的現實狀況，包括Sound Transit Ballard Link擴展項目的擬建輕軌車站地點、COVID後土地使用與出行模式的轉變，以及居民、工作者和企業不斷演變的需求。同時也善用新興機會，例如金縣Civic Campus總體計劃、Sound Transit的景街火車站月台改造項目，以及持續收集的社區回饋意見。

主要問題與資料驗證

儘管既往規劃為南城中心樞紐奠定了穩固基礎，但仍存在部分重要知識缺口與資訊不一致問題需要解決。例如，技術庫存涵蓋了大部分基礎設施，但未能完整反映近期改造項目、更新的資料，以及近年授權的新資本項目。此外，COVID-19帶來的形勢變化、商業活動變革，以及各機構優先事項的演變，也為社區觀感帶來新的動態，且需要更深入的了解。針對這種情況，規劃團隊採取反覆驗證的方法，透過社區參與和情境規劃來驗證問題、開展技術分析，並將調查結果回饋給社區，以確認後續發展方向。

在現場諮詢會與研討會中，參與者在地圖上進行標註，並評估依據現有條件提出的街道與開放空間情境。由於許多回饋意見在既往工作中已多次提出，因此本次流程特別著重於掌握社區目前的優先事項，以了解哪些改造措施仍能契合需求。這將有助於結合實際生活經驗與技術分析，做到統籌兼顧、貼合實際。社區意見揭示了許多細節，例如讓人感到不安全的穿越點，或是社區期望推動的活化構想，這些都是單靠數據無法呈現的內容。這些活動凸顯出南迪邦街、南西雅圖大道和第二大道南延段等沿線地區是優先投資區域。社區提出的見解，例如需要增設行人照明設施、新建公共廣場，以及改善跨越障礙物的連接路線等，均與技術資料進行交叉比對，以確認優先事項並指導設計理念。



圖2.01：步行稽核照片。四張照片拍攝於2023年12月8日步行稽核期間。由左上角開始順時針方向排列：位於南迪邦街與南Maynard大道交叉路口的閒置建築物、南第六大道與南Airport Way、南迪邦街與Charles街之間朝東的南Maynard大道，以及位於南西雅圖大道的Inscape藝術中心建築物的私人車道。

參與情況摘要

外展參與活動概覽

南城中心樞紐規劃流程採用了多種策略，以促進研究地區內各社區、社區組織和當地利益相關者的廣泛參與。

大型公開研討會透過互動式素材收集多元觀點，並鼓勵針對社區願景、關注事項和優先事項進行公開討論。

社區會議

與社區組織及合作夥伴舉行的小型會議能夠更深入地探討當地觀點，並針對特定社區需求制定討論內容。線上調查為居民、工作者和參觀者提供了便捷意見反饋渠道，同時還提供繁體中文、簡體中文、越南文和英文版本的資訊素材，這有助於擴大線上與線下的參與力度。

其他外展活動

最後，在規劃流程的重要階段，團隊於重新開放的聯合車站大廳舉辦了兩場大型展覽，便於社區居民與參觀者隨時到場參觀並提供回饋意見。

這項持續進行的參與工作體現了對打造更強大、連結更緊密的南城中心的堅定承諾，而整個過程始終以社區居民的意見與經驗作為指導方向。



截至目前，透過研討會和調查實現的參與超過**1600**人次，不包含非正式參觀展覽的人次



2024年7月和2025年4月於聯合車站大廳舉辦了**2**場展覽，包括為附近居民和長者提供粵語導覽服務



共舉辦**15**場現場活動：3場大型公共活動，以及12場社區會議



圖2.02:1 參與者在聯合車站查看現場諮詢會資料。向150名參與者展示項目構想、解答疑問，並檢視社區主題。



圖2.02:2) Midtown-Pioneer Square車站樞紐建議概念圖，以及用於線上問卷調查的越南文和英文版並行項目和計劃。共記錄463名參與者。



圖2.02:3) 參觀者於第1場研討會展覽現場查看輕軌車站選址方案。

參與情況摘要

南城中心樞紐規劃流程採用一系列循序漸進的參與活動，透過彼此銜接的方式協助釐清社區優先事項，並塑造項目理念。

參與流程概覽



現場諮詢會 (2023年11月) 與第1場研討會 (2024年2月)

現場研討會介紹了南城中心樞紐研究計劃，並邀請參與者檢視與排序既往規劃中的主題，同時決定第1場研討會的重點領域。第1場研討會則透過參與者製作願景板，探索設計選項，整理出對安全性、交通出行、公共空間及初始概念中要素缺失的優先需求。後續社區會議沿用相同的願景板素材，以收集更多意見。

圖2.02: 公眾外展和參與活動 (續)。

4) 一群參與者在第1場研討會的活動桌前進行討論。透過整體願景規劃，發展社區與車站連結的整體概念。共有210名參與者。



第2場研討會與展覽 (2024年7月)

在此前收集的意見基礎上，進一步制定更詳細的情境方案。參與者針對各項特色進行排序、權衡利弊，並製作28個願景板，作為塑造SDH理念的基礎。後續社區會議沿用相同的願景板流程。與研討會同期舉辦的公眾展覽將延續至2024年12月，這不僅延長了公眾參與時間，也促使聯合車站大廳重新對外開放。展覽匯總了現況條件、既往規劃和第1場研討會的研討成果，並透過留言板和QR碼調查邀請民眾提供回饋意見。

圖2.02: 5) 參與第2場研討會活動的六組參與者。



展覽與現場研討會 (2025年4月)

透過互動式地圖和展示板呈現草案理念。參與者確定了優先事項，並與展示同步推動計劃的市政府機構展台旁探討執行策略。展覽持續開放兩個月，其中包括以居民為中心的參觀活動和規劃與社區發展辦公室 (Office of Planning and Community Development, OPCD) 互動式會議。

圖2.02: 6) 設於聯合車站大廳的第2場研討會展板。展板內容著重於各區域特定的機遇與問題，並評估連結性與場所空間的相關理念。共記錄170名研討會與社區會議參與者。

傾聽意見：整體主題

社區意見揭示了既有社區主題中的幾項重要優先事項。以下詳述的這些關鍵主題，共同奠定了「現有條件分析」的基礎，該分析檢視南城中心的實體與社會環境如何符合社區優先事項，以及哪些地方可能需要額外投資。該分析得出的結果進一步成為後續章節中「南城中心樞紐概念方案」與整體建議的依據。

公共安全

安全性成為最重要的優先事項，眾多參與者強調需要改善照明設施、加強主動巡查並做好持續維護，以便為公共空間打造安全感和舒適感。這些顧慮事項促使我們對南城中心公共區域的行人通行狀況、照明覆蓋範圍及支援能見度與舒適度的設計要素提供了分析依據。社區居民建議，新增任何公共空間都應考量活動規劃與維護需求。

綠色公共空間

希望在南城中心增設更多綠色與開放空間是一項反覆出現的主題。參與者設想打造一處擁有更多樹木、景觀設計，並能在都市環境中感受自然機遇的社區。這些願景指導了本次研究對樹冠覆蓋率、公園無障礙通行，以及可進行新綠植栽種與公共空間改造的擬建街道沿線地區。

平衡延續與變革

參與者表示需在保持社區穩定性與持續變革之間取得平衡。眾多小型企業與居民至今仍持續受到COVID-19疫情和大型基礎設施項目施工所帶來的影響。與此同時，針對以車輛為中心的街道過渡至以人為中心的空間，公眾對此抱持樂觀的態度。這些回饋意見有助於建立對開發型態、移動網絡與分區條件的分析框架，以更深入理解哪些地方應維持既有延續性，以及哪些轉變可能為社區創造新機遇。

研討會主題卡

公共廣場 / 公園
PUBLIC PLAZA / PARK



例子 / Example: Moore Square, Raleigh, NC

- 促進社區聯繫，同時推動本地經濟
Connects community while boosting local economy
- 透過非營利機構活化公園
Non-profits activate park with services
- 社區運動服務
Community exercise services

公平發展
EQUITABLE DEVELOPMENT

社區效益
COMMUNITY BENEFIT

公共場所
PUBLIC SPACE

步行街
PEDESTRIANIZED STREET



例子 / Example: Ximen Pedestrian District, Taipei, Taiwan

- 推動店舖人流
Promotes walking and activity at shops
- 提供小販空間和景觀空間
Space for small vendors and plantings
- 提供行人照明和指示
Lighting and signs for pedestrians

安全
SAFETY

連接性
CONNECTIVITY

社區經濟
ECONOMICS

公園 / 綠地
PARK / GREEN SPACE



例子 / Example: Klyde Warren Park, Dallas, TX

- 大片草坪空間和步行小徑
Large lawn spaces and walking trails
- 公共藝術裝置
Public art installations
- 橋上設置景觀/公共空間
Bridge with landscape/public space on top

公共場所
PUBLIC SPACE

行人照明
PEDESTRIAN LIGHTING



例子 / Example: Chinatown, San Francisco, CA

- 燈光提供人行道的可見度以確保安全
Light provides visibility of faces and sidewalk for safety
- 提供一個愉快、安全的環境
Provide pleasant, safe environment

安全
SAFETY

連接性
CONNECTIVITY

高樓與開放空間
TALL BUILDINGS WITH OPEN SPACE



例子 / Example: Salesforce Transit Center, San Francisco, CA

- 交通連接中心
Transit connection hub
- 通過一站式零售和辦公空間促進公共交通使用
Promotes transit use with one-stop retail and office space
- 把綠色空間整合為目的地或休憩場所
Integrated green space as a destination or respite

公共場所
PUBLIC SPACE

連接性
CONNECTIVITY

社區經濟
ECONOMICS

以行人為主的十字路口
PEOPLE FIRST INTERSECTION



例子 / Example: Pike Place, 1st and Pike, Seattle, WA

- 提高行人安全性
Improved pedestrian safety
- 輕鬆穿越
Ease of crossing

安全
SAFETY

連接性
CONNECTIVITY

圖2.03：研討會主題卡。第1場和第2場研討會桌上活動使用的部分主題卡範本。

公共安全

分析

以下分析有助於找出哪些地點最適合優先進行以安全為核心的街景改善。該分析透過疊加三項關鍵資料集來完成：

- 路面交通流量與行人碰撞紀錄
- 地面層土地使用與活化型態
- 犯罪事故高發區域

這種整合式方法能凸顯出交通通行難題、缺乏活化的臨街面，以及公共安全顧慮事項匯集的沿線地區與節點，同時找出可透過針對性介入措施顯著改善安全性與街道活力的區域。

需要注意的是，未來僅靠大眾運輸可及性並不會自動帶來街道活化。為打造充滿活力且具吸引力的南城中心樞紐，改造措施必須同時結合出行安全措施、公共空間改造，以及地面層業態，確保車站周邊規劃不僅提升連結性，也能帶動街區活力。

右側圖片展示了南城中心樞紐內，部分繁忙街道沿線中缺乏活化且需要改善的地區範例。



圖2.04. 公共安全：非活躍地區。上圖：展示南城中心區域內六個現有的非活躍地點的關鍵地圖。右圖：這些地點的影像。

1 金縣法院



金縣法院具歷史性的主入口目前被用後勤服務入口、裝卸碼頭，以及押送受刑人的進出通道。2024年 Civic Campus 倡議策略計劃 (Civic Campus Initiative Strategic Plan) 提議面向市政廳公園增設玻璃帷幕式迎賓中心與法院主入口。該計劃也提議將 Jefferson 街路權與 Dilling Way 從服務車道與緊急車輛停車區改造為由公園部門管理的公園綠地與步道。若將此區域與 Yesler Way 連通，綠地空間面積將增加超過兩倍。

2 PREFONTAINE PLACE



Prefontaine Place 面臨能見度低、座位數有限、臨街面缺乏活化以及緊鄰車流等問題，導致缺乏吸引人群駐足的條件。2020年公共生活行動計劃 (Public Life Action Plan) 建議增設行人基礎設施、移除第三大道匯流車道、拓寬 Yesler Way 人行道、重新調整 Sound Transit 隧道入口方向，並應用透過環境設計預防犯罪 (Crime Prevention Through Environmental Design, CPTED) 原則，以提升安全性與能見度。此項改造為目前正在進行的同步項目。

3 第二大道南延段和南第三大道



雖然該區域緊鄰多間藝廊，但位於南第三大道與南 Washington 街之間的第二大道南延段的路段卻鮮有商業活動。停車場、閒置建築物，以及窗戶被遮擋的建築削弱了街道活力。活化地面層空間將有助於提升整體街道層面活動，並增強非正式/社區巡查的感知力度。

4 南積臣街和南第四大道



Pioneer Square 與唐人街-國際區的零售與商業空置問題仍然令人憂心，反映出 COVID-19 帶來的持續影響，以及目前仍在緩慢復甦的情況。雖然人流量和商業活躍度有所改善，但部分商鋪仍持續閒置，特別是在受需求下降與持續安全疑慮影響的沿線地區。

5 南第五大道



與西雅圖市中心核心區域一樣，唐人街-國際區與 Pioneer Square 在 COVID-19 期間也面臨空置率上升的情況。因造訪社區的參觀者和顧客人數減少，昔日熱鬧繁榮的商鋪與餐廳也因此受到衝擊。

6 南第五大道和南LANE街



位於南 Lane 街附近的南第五大道的主要建築為辦公大樓，臨街面的業態缺乏活躍度。窗戶要麼被遮蔽，要麼明顯呈現空置狀態。

公共安全

路面交通與碰撞事故

此地圖展示了現有的路面交通流量，並指出第二大道南延段和南第四大道的車流繁忙、以機動車通行為主的街道，導致行人和騎行者在CID與Pioneer Square之間的出行更具挑戰性。

圖中的圓圈代表2019年至2024年間在南城中心樞紐研究區域內所記錄的車輛與行人碰撞事故的簡化熱點圖。每個圓圈均對應華盛頓州碰撞資料庫中的通報碰撞事故，圓圈越大表示碰撞次數越多。地圖顯示，行人碰撞事故高發區域為聯合車站與景街火車站附近的南積臣街沿線區域，以及南第四大道沿線的多個路口。其他多處事故則聚集於南Royal Brougham Way附近，以及南第五大道東側的高速匝道附近區域。

這些地點與行人密集，以及交通路況複雜的區域高度重疊。這些資料顯示需增設更安全的行人通道、更完善的照明設施和改善交通號誌燈時長，以在這些主要沿線區域打造更舒適且更易於通行的步行環境。

路面交通流量與行人碰撞事故高發區域



公共安全

了解障礙因素

考量COVID-19及後續復甦過程所帶來的干擾與行為模式變化，我們也致力於更新我們對鄰近地區現況，以及南城中心空間在區域與地方層級使用情況的認知。以下資料顯示，主要街道以及公共和私人建築的用途會形成對安全性、無障礙性與活力造成長期影響的界線與障礙。

當前土地使用



公共安全

犯罪資料

此圖表匯總了2019年3月至2024年3月期間南城中心樞紐研究區域內通報的犯罪案件，資料來源為西雅圖警察局犯罪資料入口網站 (Seattle Police Department Crime Data Portal)。為重點關注人身安全與公共空間環境，本研究排除了偽造、詐騙及其他僅涉及財產的非暴力犯罪與非人身犯罪，主要著重於與暴力及人身相關事故有關的模式，包括攻擊、搶劫、武器違規，以及其他更直接影響公共空間安全感的犯罪類型。

綜合地圖顯示通報犯罪案件持續集中於市政廳公園附近、南主街與南Washington街之間的第二大道南延段、第六大道與Yesler Way、南第四大道和南第五大道附近的積臣街、宇和島屋超市UWAJIMAYA停車場附近的南第五大道及體育場西側多處區域。這些高發區域顯示哪些地方的公共安全疑慮最為明顯，以及哪些環境條件可能導致治安風險升高。

2019年3月至2024年3月通報的犯罪案件

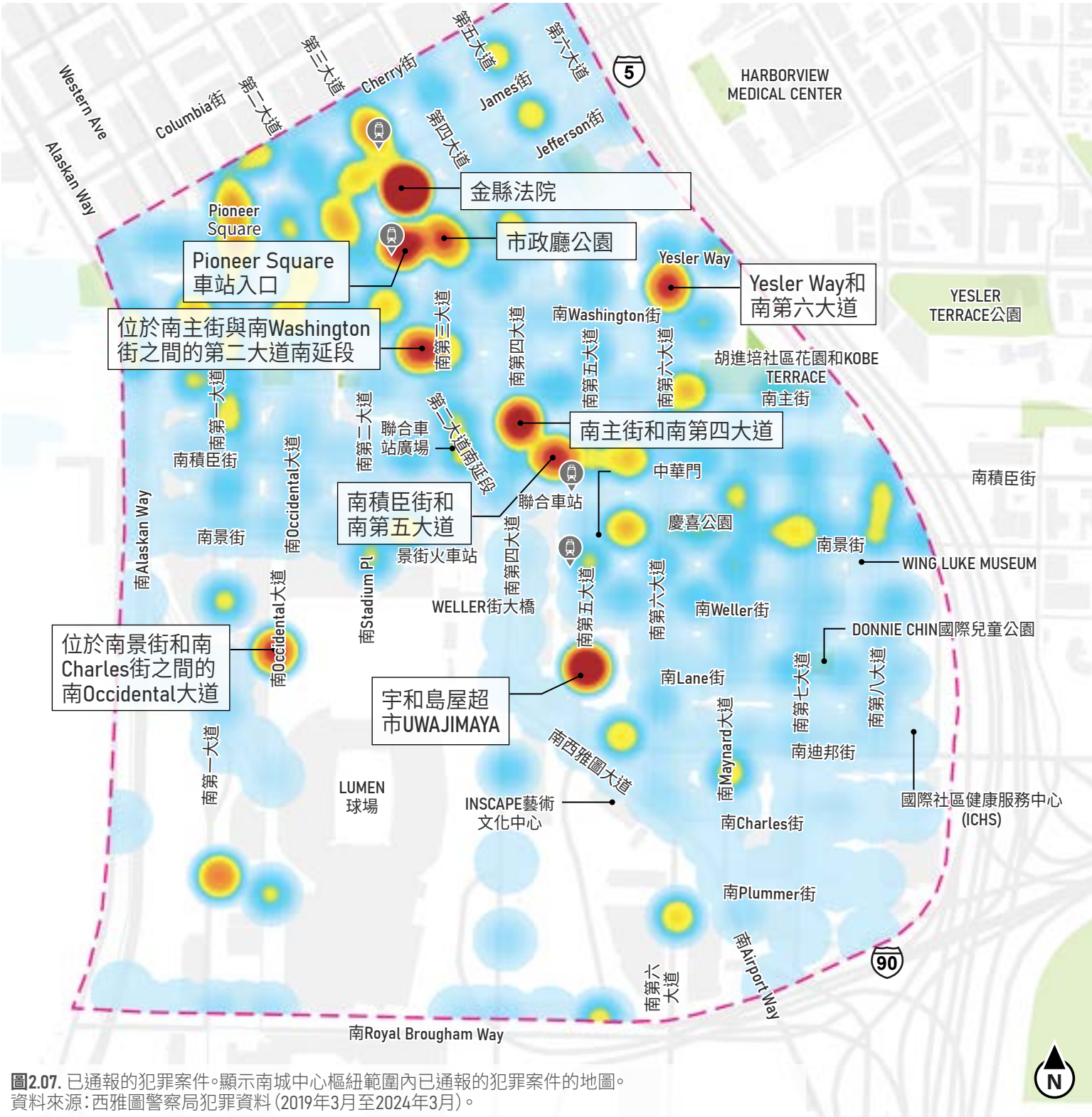


圖2.07. 已通報的犯罪案件。顯示南城中心樞紐範圍內已通報的犯罪案件的地圖。
資料來源：西雅圖警察局犯罪資料 (2019年3月至2024年3月)。

公共安全

商鋪活力

了解此類犯罪模式，對於研究街道活化如何塑造公眾的安全感與活力感知至關重要。擁有活躍底層商業業態（如零售業、餐飲和社區空間）的區域，通常能維持更穩定的行人活動與非正式巡查，從而遏制犯罪行為，並提升公共空間的舒適度。

這些社區擁有豐富的文化景點、繁華的零售業與餐飲業街道，但各區域之間仍需建立更緊密的活躍連結。圖2.08顯示了地面層商鋪最活躍的區域，該分析參考了2024年開展的實地觀察，以臨街窗戶密度及公共通行出入口數量為測量依據。藍色陰影部分表示活躍的地面層的區域用途，例如店鋪和社區場所，漸變顏色越深，區域活力越高。藍色線條表示公共入口集中區域。藍色區域顯示現有的活力，同時也著重強調仍有待加強活力的缺口。

與犯罪地圖對比，可明顯發現低活躍度的區域與犯罪時間高發的區域之間存在明顯重疊。這些地點可透過街景改善與採取活躍策略來提升安全性。

街道活化與公共用途

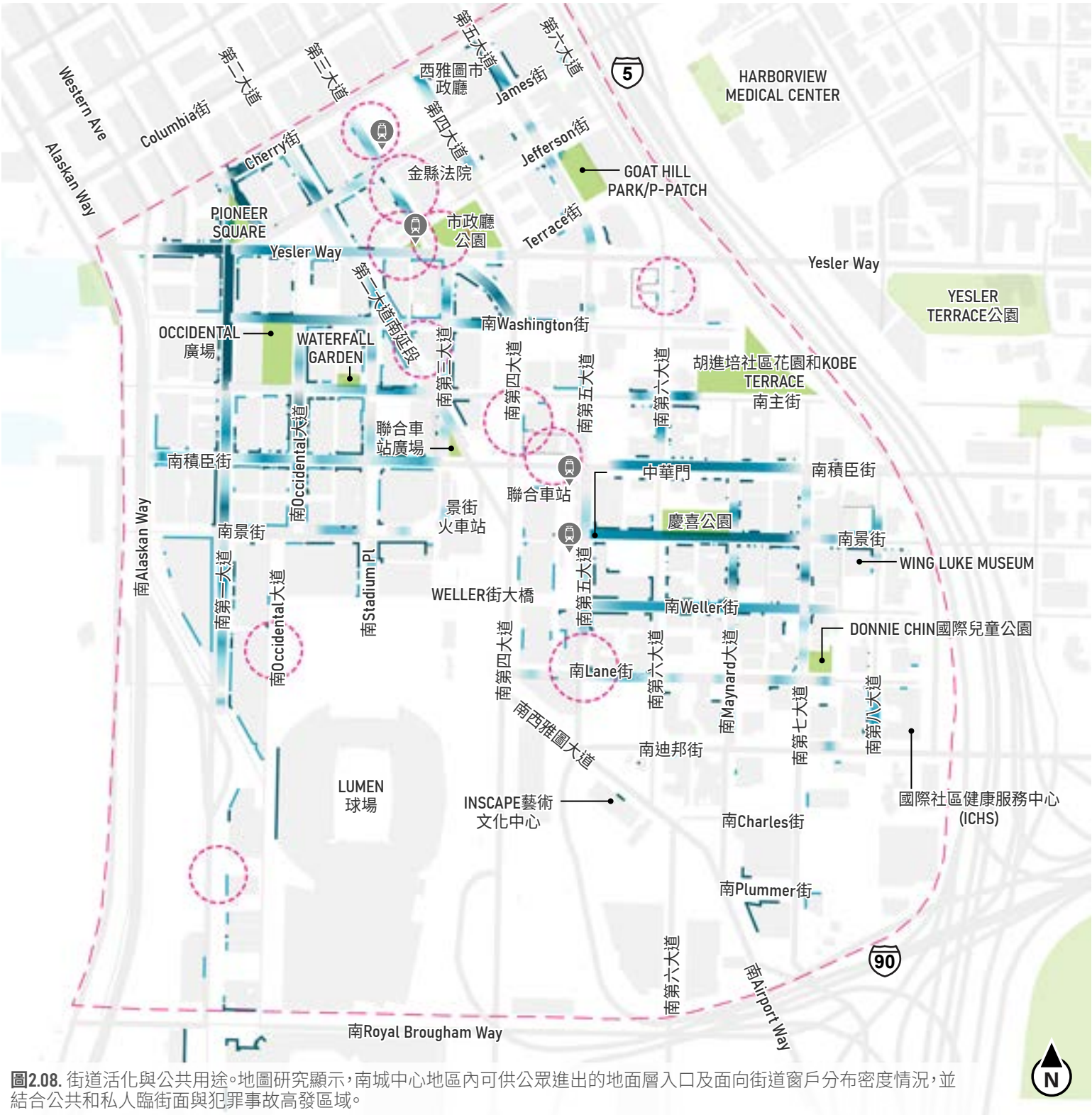


圖2.08. 街道活化與公共用途。地圖研究顯示，南城中心地區內可供公眾進出的地面層入口及面向街道窗戶分布密度情況，並結合公共和私人臨街面與犯罪事故高發區域。



公共安全

可能採取的策略

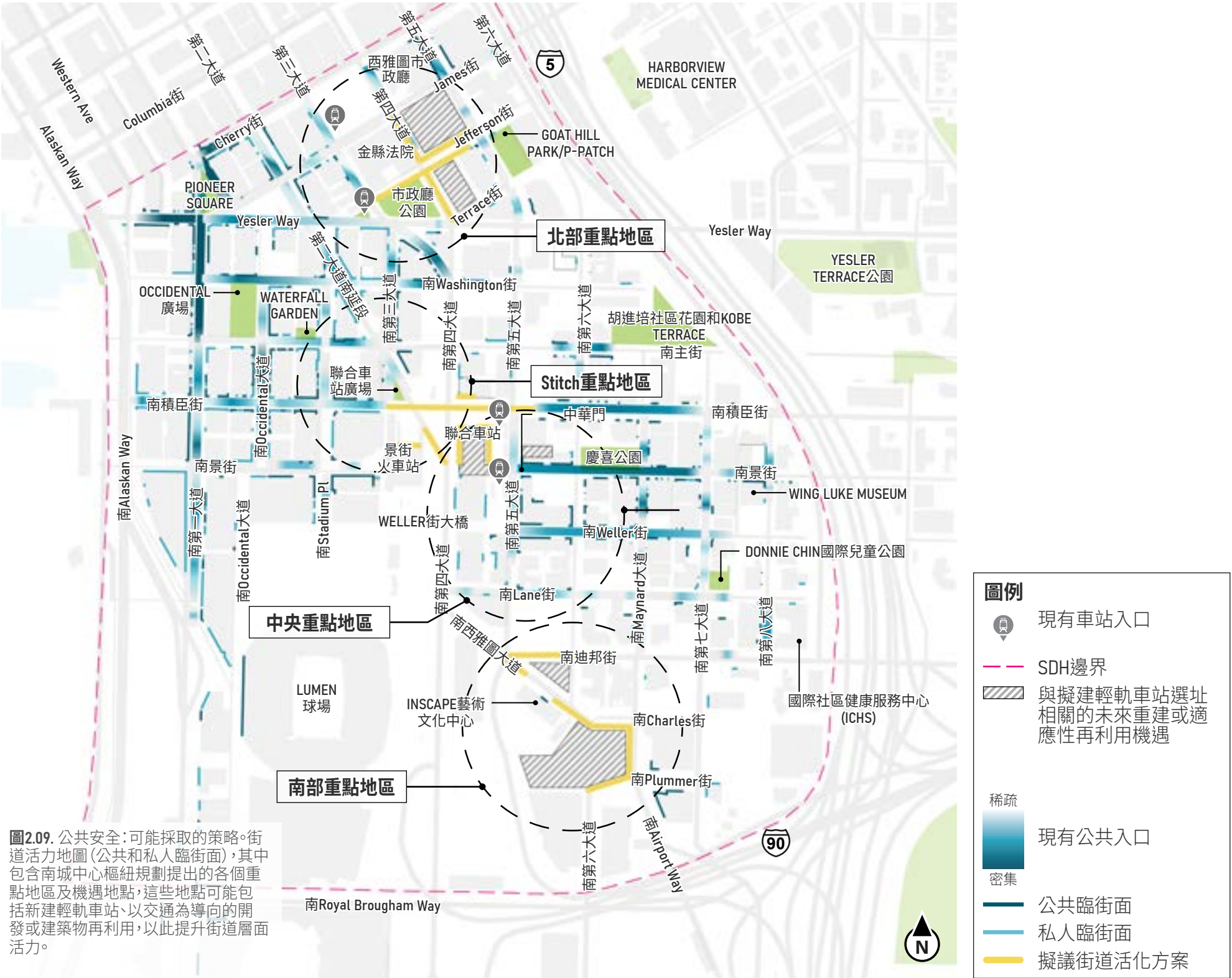
透過對路面交通流量與行人碰撞事故數量、土地使用、犯罪模式，以及地面層活躍缺口開展綜合分析，揭示了南城中心樞紐內出行風險、公共安全顧慮事項與缺乏活化臨街面之間的重要交匯區域。這些疊圖分析結果著重強調了哪些環境條件最不利於安全性與街區活力，以及哪些區域最適合透過針對性介入措施帶來最大改善效果。

有四個地點被一直視為街景風貌改善與活躍度提升策略的優先區域：

- 北部樞紐 – Pioneer Square車站與市政廳公園周邊的街道與公共空間。
- 「縫合區」– 第二大道南延段、南第四大道和南積臣街的交匯處。
- 中心樞紐 – 國際區/唐人街車站 (International District/Chinatown Station, IDS) 和聯合車站建築物及周邊連接空間。
- 南部樞紐 – 南西雅圖大道、南第五大道，以及宇和島屋超市UWAJIMAYA停車場附近的南迪邦街。

這些沿線地區呈現多重疊加難題，包括路面交通流量大和交通碰撞事故率高、暴力犯罪或人身侵害類犯罪集中，以及地面層商業缺乏活躍度。解決這類問題需採取雙重措施，例如改善行人設施、照明設施、交通號誌燈時長等通行安全措施，同時又推行公共空間建設與街道活力策略，包含沒有遮蔽物的臨街面、功能性活躍業態以及行人友好型設計。

未來的輕軌車站將提升區域連結性，但僅靠提高交通便利性無法帶動活力。為打造安全且充滿活力的南城中心樞紐，各項改造措施需按照本計劃的擬議方案，即融合交通通行、街區活力與公共空間改造。



綠色公共空間

無障礙性

在前一節提出的安全與活化策略基礎上，南城中心樞紐計劃也回應了社區對綠色公共空間的優先事項。樹木與公園不僅提供環境效益，還能提升公共空間的舒適度、能見度與安全感認知。以下分析將考察現有樹冠覆蓋率與公園無障礙性、辨別缺口，並提出打造更綠化、更宜居的南城中心相關策略。

西雅圖市的目標是讓所有住宅分區地塊均能在步行5分鐘內抵達公園空間。2024年公園與開放空間計劃 (Parks and Open Space Plan) 將此社區列為在公平性與無障礙性方面需最優先考慮增加開放空間的區域之一。圖2.10以紫色顯示研究地區內通往綠地公園空間之現有5分鐘的步行範圍，藉此揭示綠地無障礙性的缺口位置。黃色星號代表擬議的南城中心樞紐改造項目，這些項目將提升高需求步行範圍內既有公園空間的品質，部分情況下也會擴大步行涵蓋範圍 (以黃色顯示)，進一步涵蓋現有住宅分區地塊。虛線星號則代表擬建的新增綠地空間，此類空間需與南城中心樞紐計劃以外的利益相關者協調推進，例如華盛頓州交通部 (Washington State Department of Transportation, WSDOT) 以及車站地區外的私人業主，以進一步改善五分鐘步行範圍。

開放空間的交通便利性



綠色公共空間

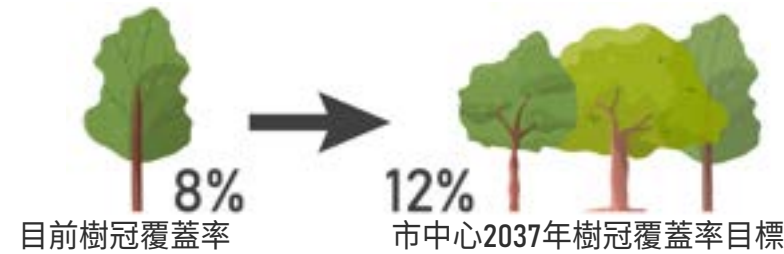
樹冠覆蓋率

除了改善公園無障礙性之外，南城中心樞紐計劃還推動西雅圖在2020年城市森林管理計劃 (Urban Forest Management Plan) 中提出的目標，即將市中心城市中心的樹冠覆蓋率提升至12%。目前研究區域的樹冠覆蓋率僅有8%，遠低於預期目標值。2021年樹冠覆蓋率評估指出，唐人街/國際區屬於樹冠覆蓋率低且容易受到熱島效應影響的鄰近地區，因此被列為西雅圖環境正義優先區域之一。

樞紐區域的關鍵樹冠覆蓋策略

- **街道樹木擴增：**於南第四大道與南迪邦街等重要行人與大眾運輸沿線地區增設植樹，以提升步行便利性與舒適度。
- **綠色基礎設施區域：**將未充分利用的路權空間與路邊區域轉型為植樹節點，特別是大眾運輸節點與行人通道附近區域。
- **在橋下空間與橋梁上放置高架式花槽：**在具歷史性的通道與橋梁結構上方合理設置高架式花槽，為無法進行地面種植的區域增加綠化，進而在以硬鋪面為主的區域中建立視覺連續性與遮蔭效果。
- **開發誘因：**透過分區規範與設計指引，鼓勵新建混合用途開發案保留樹木並導入屋頂綠化。

圖2.12以淺綠色顯示社區中的現有公共綠地與綠色街道，並疊加樹冠覆蓋率。SDH綠色街景重點地區以綠色圓圈標示，擬建植樹位置則以較深綠色顯示，用於呈現哪些改造項目將有助於提升遮蔭效果、連結性與環境公平性。

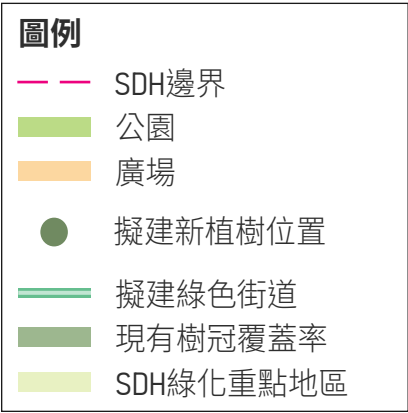


樹木覆蓋



圖2.11. (左側) 西雅圖市樹冠覆蓋率目標。西雅圖市於2007年制定目標，規劃於2037年前將全市樹冠覆蓋率提升至30%。2016年西雅圖樹冠覆蓋率評估將城市劃分為不同的管理單元，其中市中心(研究地區所在地)的目標樹冠覆蓋率為12%。截至2024年，南城中心樞紐地區的樹冠覆蓋率測算值為8%。
圖2.12. (上方) 樹木覆蓋率。現有綠地與樹冠覆蓋率，以及擬建的綠色街道與新植樹木。

- 重點摘要：**
- 在SDH地區內識別出370處擬建新植樹位置。
 - 改善大眾運輸乘客與行人的遮蔭覆蓋率。
 - 提升雨水管理能力並改善空氣品質。
 - 打造更宜居且具氣候調適能力的市中心核心區。



平衡延續與變革

維護企業發展

隨著南城中心樞紐的持續發展，社區關注的優先事項已不僅限於安全性與綠地空間，而是強調在支援正向變革的同時需尊重文化歷史傳承的重要性。唐人街/國際區與Pioneer Square都是擁有深厚文化底蘊和獨特特色的歷史街區。這兩個區域均面臨因COVID-19疫情、經濟轉型，以及開發壓力變化所加劇的挑戰。以下分析探討了這些發展動態並制定策略，在維繫文化延續性的同時增強韌性、促進發展。

重要歷史文化街區

CID擁有超過125間餐廳、提供全面服務的超市，以及多各類零售業與專業服務，吸引了眾多居民與參觀者。其文化活力是最具代表性的資產之一，但疫情帶來的損失正威脅許多長期經營的商鋪與社區核心據點。在支援經濟復甦的同時，守護文化認同是核心優先事項。

Pioneer Square保留了充滿活力的藝術與創意特色，擁有眾多藝廊與工作室，共同塑造其文化氛圍。當地獨特的歷史建築物，也進一步強化了社區適合步行的街區感受。對於維持社區獨特性以及促進創意經濟機會而言，支援這些空間至關重要。

這兩個鄰近地區均被指定為商業改善區 (Business Improvement Areas, BIA)，由地方利益相關者共同合作，以籌資並管理改造項目、營銷與商業支援工作。這些BIA在活力復甦工作中可扮演關鍵角色，提供推動經濟復甦、文化延續與公共空間改造的平台。這兩個鄰近地區均聚集了大量的商業與文化資產。社區居民希望保留這類特色，並維持較低路面交通量的街道環境。

共同障礙

這兩個鄰近地區在疫情期間均遭受嚴重經濟衝擊，包括企業倒閉、人流量減少，以及建築空置率上升。Pioneer Square區域市場研究指出，截至2022年，Pioneer Square的辦公場所到訪量已降至2019年1月水準的26%，這對依賴辦公族群消費的零售業與餐飲業造成重大影響。在CID，原本利潤空間微薄的商家遭受重創，其中部分經營者因經濟壓力以及周邊公共空間安全隱患而選擇停業或搬遷。

其他難題還包括土地價格高昂與再開發受限。在COVID疫情終結前一輪房地產景氣循環期間，市場力量偏向辦公大樓與高價住宅開發，而非勞動力住房，這種情況未來可能再次出現。西雅圖市歷來強勢的房地產市場，以及市府推動的分區升級政策，提高了市場對土地價值的預期，這也是主要原因之一。嚴格的歷史保存規範，再加上可持續發展、經濟適用房與耐震相關要求，也進一步增加了再開發的複雜度與成本，特別對老舊且缺乏維護的建築物影響更大。雖然這些措施有助於保護文化與建築完整性，但同時也為適應性再利用與整建工程帶來財務障礙。



圖2.13. Occidental廣場與Jade Garden
右上圖：Occidental廣場，照片由Olivia Brent拍攝。右下圖：位於唐人街的Jade Garden餐廳，照片由Keoke Silvano拍攝。

平衡延續與變革

保護歷史

南城中心樞紐大部分項目地區均位於歷史街區內，這些區域承載了西雅圖最早期的發展歷史與文化多樣性。保護這些社區不僅是保護個別地標建築，更是維繫構成Pioneer Square與唐人街/國際區獨特特色的歷史與文化底蘊。

西雅圖第一個歷史街區「Pioneer Square保護區」於1970年5月成立，位於城市最古老的社區。該街區委員會負責審查並建議核准申請案，而任何涉及建築或公共空間變更的工程均需獲得「核准證明」。此外，該委員會也會針對Pioneer Square保護區內的土地使用議題，向市長、市議會及其他機關提供建議。同樣地，成立於1973年的國際特別審查區負責保護社區獨特的亞裔美國人文化傳承。該委員會審查提議中的變更內容，並針對土地使用與社會議題提供建議，目標是在鼓勵整建更新的同時，維持街區文化認同。

Smith Tower、Flatiron Building、Panama Hotel、Eastern Hotel，以及Chinese Community Bulletin Board等指定地標均是重要的核心據點，但Pioneer Square與唐人街/國際區的特色同樣是由其街景、小型企業、藝術工作室和社區空間共同構築。對於維繫這些街區不可取代的活力與原生風貌，保護這種更廣泛的文化脈絡至關重要。

為確保與保護目標保持一致，南城中心樞紐團隊在重要里程碑階段分別向Pioneer Square保護委員會與國際特別審查區委員會進行簡報。這些簡報旨在更新計劃進度、收集有關設計理念的回饋意見，並確認移動性、活化與綠地空間策略能夠尊重各街區的文化與建築物完整性。這種方法確保城市更新措施能夠鞏固而非弱化這些歷史街區的獨有風貌。

歷史街區與地標



圖2.14. 歷史街區與地標。上方：顯示Pioneer Square保護區與國際特別審查區（其範圍向東延伸數個街區）的地圖。這兩個街區以及南城中心樞紐範圍內的地標均特別標示，右側則對應展示相關圖片。

側面：1) Smith Tower。資料來源：Christopher S. Malloney, Wikimedia。2) Main Street School Annex。資料來源：Joe Mabel, HistoryLink。3) Panama Hotel與Hashidate Yu Bathhouse。資料來源：Seattle Times。4) Flatiron Building。資料來源：Michael Ostrogorsky Photography。5) Eastern Hotel Apartments。資料來源：David Koch, HistoryLink。6) Chinese Community Bulletin Board。資料來源：Atlas Obscura。



平衡延續性與轉型

保護文化

更高的連結性將帶來更多人流與穿越移動，有助於活化歷史零售空間、帶動巷弄使用，以及支援文化機構，但若缺乏妥善管理，也可能稀釋地方特色、造成路邊空間衝突並加劇長期施工疲勞感。意見回饋強調，需要降低施工影響、維持文化景點可及性，以及在不破壞歷史特色的前提下改善安全性。

狹窄街道、活躍的地面層使用以及大量行人活動等現有條件，都影響了本計劃的路面交通分析，並引導相關策略，以在保存與轉型之間取得平衡，確保了連結性是強化而非削弱社區特色。旁邊的影像也反映了這項願景，方法包括展現這些社區的活力，並描繪它們如何在尊重文化獨特性的前提下，透過本計劃探討的策略共同成長。

主要建議策略

- 在升級基礎設施以符合現代需求的同時，**保護歷史街景與地標**。
- **協調施工**時間表並整合項目，以降低干擾並避免長期影響。
- **以具敏感度的方式進行設計**，確保了植樹、照明與公用設施升級等改善項目，是強化而非掩蓋歷史特色。
- 在車站周邊的**重要節點與連結空間**導入文化導向的藝術、照明與雙語導引系統，打造具文化識別性的入口門戶。
- **路面交通與運輸管理方面**，應依照不同走廊採取專屬策略，將穿越性車流導引至指定連接道路，避免分流進入歷史街區道路。
- **監測與調整**，透過追蹤行人流量、路邊空間使用情況，以及商業活力，動態調整營運方式，以維持移動性與場所感之間的平衡。



圖2.15 (右側)。保護文化。一系列當代照片，展現社區的活力，以及需要保護並盡量減少干擾的元素。中間的影像為概念示意圖，顯示隨著交通可及性與連結性提升，該地區可能出現的轉型樣貌。資料來源：Seattle-Chinatown-International District Business Improvement Area、History Link、Seattle Arts Commission，以及Coasting with Culture。

03

外展與分析



Stitch重點地區：意見回饋摘要

南第四大道、第二大道南延段與南積臣街的交會處，是歷史上進入西雅圖市中心的重要鐵路入口。此地建於曾支撐Coast Salish族群世代生活的潮灘之上，景街火車站至今仍提供區域與城際鐵路服務，聯合車站則緊鄰國際區/唐人街車站輕軌服務。儘管這些宏偉、美麗的歷史建築彼此相鄰，但由於道路設計、車流運作模式，以及老舊基礎設施等因素，該地區仍相當難以通行。過去許多社區規劃均指出此區需要改善安全性與都市設計，但尚未有計劃深入探討推動改變所涉及的影響與互相依存關係。

透過社區參與過程，這個重點地區逐漸形成共同名稱「Stitch」，象徵它長久以來作為城市實體與社會紋理接縫之間連結點的重要角色。

2024年與2025年的社區對話顯示，民眾普遍支持中央樞紐地區的街道與公共空間進行具轉型性的改變。其中最核心的轉型項目之一是，將第二大道南延段改造為廣場空間。

活動中的精選概念 (結果)

社區主題

公共安全

透過改善照明、提升可視性，以及強化街道穿越設施，這些項目有助於打造更安全的街道與穿越環境。

連接性

拓寬人行道、增設受保護自行車道，以及打造更開放且清晰的大眾運輸站入口，可強化唐人街/國際區、Pioneer Square與周邊地區之間的連結。

公共空間

新增植栽空間、擴展著重文化營造的地區，以及改善步行環境，共同打造出充滿活力且具韌性的社區。

歷史與文化

設計元素與藝術機會將反映在地歷史與文化，進一步強化場所感與歸屬感。

南積臣街改善項目

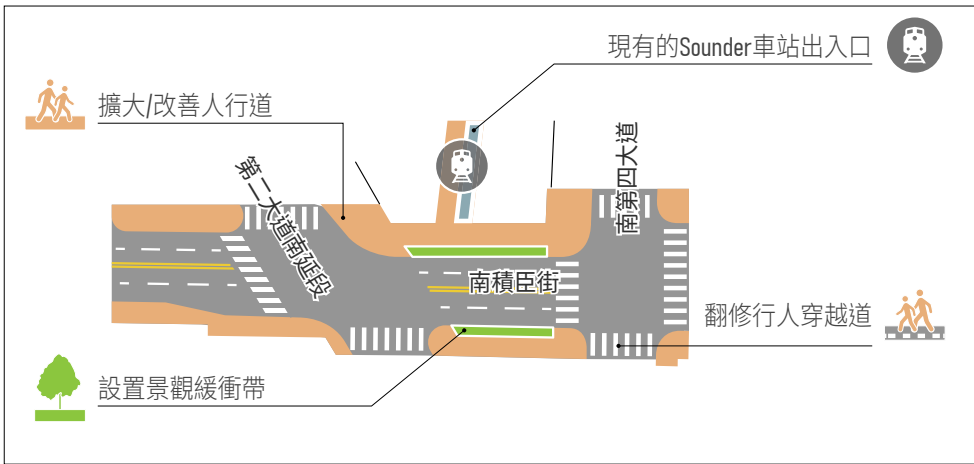


圖3.01. Stitch街道選項覆蓋圖。每個研討會活動小組均收到兩種透明圖層方案。上方圖示展示對南積臣街干擾較小的改善方案。右側圖示則呈現更具轉型性的方案，將第二大道南延段封閉為禁止車輛通行，並把南第四大道改為雙向通行。所有參與者均贊同探討改善此區域路口穿越設施與街道橫斷面；許多人也表示，希望將優先行人的號誌調整納入這些改善措施的定義之中。

主要特點



行人尺度照明



完整分隔或受保護的自行車道，以及改善後的連結動線

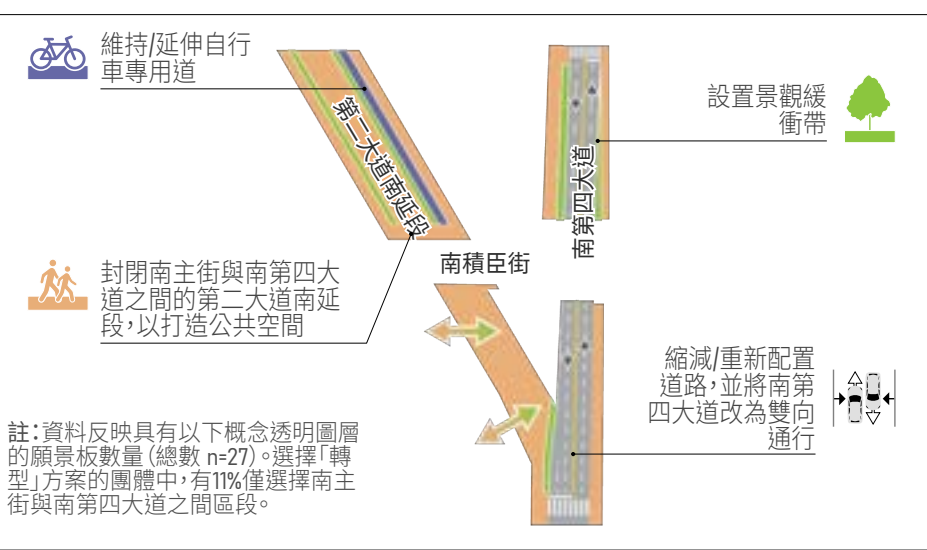


以行人優先的街道穿越設施與縮短穿越距離



改善人行道，提供植栽、藝術與活化空間

轉型



中央重點地區：意見回饋摘要

聯合車站與現有國際區/唐人街輕軌站構成西雅圖唐人街社區的東側邊界。一座深受喜愛、於2005年設立的中華門橫跨社區主要街道南景街，串聯起許多西雅圖泛亞裔社群珍視的餐廳、咖啡館與聚會場所。如同鄰近的Pioneer Square，唐人街與更廣泛的國際區在COVID-19疫情期間，也經歷了對商業與社區生活造成重大衝擊的影響。隨著逐漸走出這段危機時期，我們在2024年的社區對話中聽到民眾普遍贊同中央樞紐重點地區街道與公共空間的再投資與正向轉型。但這樣的期待也伴隨對大規模施工影響的顧慮事項，這也是為何在唐人街核心區設置新輕軌車站，並未成為Sound Transit Ballard Link擴展項目首選方案的原因之一。

受歡迎的區域改善項目包括：

- 翻新聯合車站與唐人街/國際區車站廣場，包括更新車站雨棚、鋪面、景觀設計與公共藝術。
- 將重新開放的聯合車站擴展為服務社區的空間，包含室內聚會、展覽、表演區域以及咖啡廳。
- 將南景街升級為從聯合車站延伸至慶喜公園的社區節慶街。

右側內容整理了活動成果（包含選定概念、設施和主題）。

活動中的精選概念（結果）

社區主題

公共安全

活化措施與自行車道均有助於提升區域安全性。

歷史與文化

整合在地藝術與設計元素以反映文化特色。

連接性

受保護自行車道與更清楚的大眾運輸站入口，可強化唐人街/國際區、景街火車站與周邊地區之間的連結。

公共空間

新增植栽空間、擴展著重文化營造的地區，以及改善步行環境，共同打造出充滿活力且具韌性的社區。

經濟

透過規劃中的節慶街改善與開發計劃，可提升商家可及性、維持南景街地面層的連續活化，並創造小型攤販空間機會。

計劃概念



主要特點



節慶街



行人優先路口



具活力且開放的公共廣場，包含植栽、聚會空間，以及容易辨識的車站入口



以大型藝術作品作為文化核心

多數：轉型

對南城中心樞紐概念的意見回饋顯示，整體明顯偏好更具轉型性的方案，但同時也關注避免額外交通流入社區街道，以及盡量降低長期施工帶來的影響。

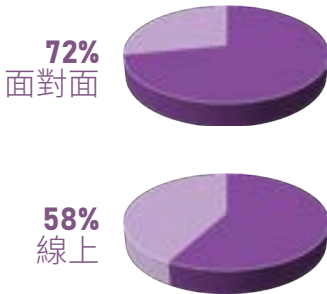


圖3.02. 中央重點地區轉型。以空拍底圖疊加第二大道南延段與南第四大道轉型方案，同時展示聯合車站廣場修改項目。相關構想來自積臣樞紐計劃（2019年）與Ballard Link擴展項目進一步研究（2023年）。

南部重點地區：意見回饋摘要

這項轉型變革的核心內容，包括重新調整南西雅圖大道與南Maynard大道的街道格局、在南迪邦街導入以人為本的設計，以及圍繞Sound Transit Ballard Link擴展項目潛在新輕軌車站推動包含經濟適用房的再開發。其他優先事項還包括：興建跨越BNSF通往Stadium District的新行人連結、擴大社區已核准的南迪邦街沿線與穿越照明，以及提供社區可使用的公共開放空間。

活動中的精選概念 (結果)

社區主題

公共安全

改善照明、強化街道穿越設施，以及設置受保護自行車道，都有助於提升安全性。

連接性

拓寬人行道、增設受保護自行車道，以及打造更開放的空間與新橋梁，可強化唐人街/國際區、Pioneer Square與周邊地區之間的連結。

公共空間

整合在未來開發案中的公共可使用庭院與廣場，可作為社區花園與聚會空間。

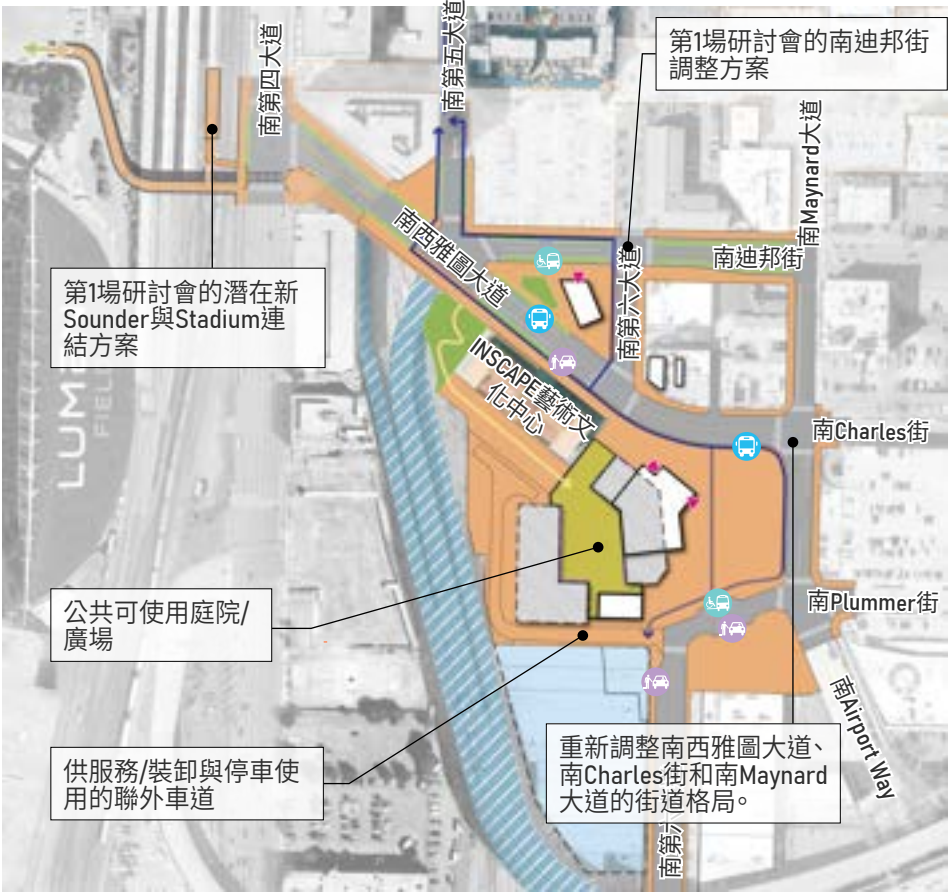
公平開發

未來車站周邊由公部門持有或低度利用的土地，將有機會透過合作持有模式進行取得與管理，以維持土地長期可負擔性與所有權。

經濟

增加的人流也將同時協助新興商家與既有老店發展。

計劃概念



多數：轉型

對南城中心樞紐概念的意見回饋顯示，整體明顯偏好更具轉型性的方案，但同時也關注避免額外交通流入社區街道，以及盡量降低長期施工帶來的影響。



圖3.03. 南部重點地區轉型。迪邦車站地區的轉型方案，包含更多綠地、重新調整後的街道格局，以及與體育場更完善的連結。相關構想來自Ballard Link擴展項目進一步研究 (2023年)。

主要特點



以行人與自行車友善為導向的街道



設有綠地空間的公共廣場



具公平性的開發模式，可能包含可負擔性與社區共同持有模式



跨越鐵路的行人橋連結

北部重點地區：意見回饋摘要

隨著COVID-19疫情後辦公生活日常節奏持續改變，加上服務提供方式出現新模式，構成金縣Civic Campus的許多建築目前均處於低度利用、功能過時，或面臨高額維護與修繕成本，甚至可能在財務上難以持續。金縣Civic Campus總體計劃提出在此地區進行新開發與土地使用調整，增加住宅、就業與其他服務功能，並配合Sound Transit Ballard Link擴展項目規劃中的潛在新輕軌車站。

社區意見回饋指出，再開發應整合經濟適用房、以零售與社區用途活化地面層空間，並重新構想市政廳公園與Prefontaine Place，使其成為安全、友善且充滿活力的公共空間。參與者贊同一種能在市政功能與服務居民及訪客的住宅與公共設施之間取得平衡的再開發方式。

活動中的精選概念 (結果)

社區主題

公共安全

透過改善照明、活化，以及強化街道穿越設施，這些項目有助於打造更安全的街道與公共空間。

連接性

透過拓寬人行道、設置受保護自行車道，以及提供多元轉乘選項，此地區的项目可提升地方與區域層級的連結性。

公共空間

改善現有公共空間，並增加通往東部陡坡的通道和爬坡設施，以支援圍繞改造公共空間的目標。

公平開發

該計劃支援高密度混合用途開發，重點包括經濟適用房、家庭型住宅，以及設置服務社區的街道層零售空間。

計劃概念



多數：轉型

對南城中心樞紐概念的意見回饋顯示，整體明顯偏好更具轉型性的方案，但同時也關注避免額外交通流入社區街道，以及盡量降低長期施工帶來的影響。



圖3.04. 北部重點地區轉型。考量金縣Civic Campus後，針對規劃中的Midtown車站地區所提出的轉型方案。相關構想來自市政廳公園重新設計（西雅圖市）與Civic Campus計劃（金縣）。

主要特點



以行人優先的街道穿越設施



受保護的自行車道，以及改善後的連結動線



鄰近公園與交通樞紐的高密度混合用途開發



將爬坡動線整合進混合用途開發，並搭配照明與植栽

轉型考量

社區共同製作的願景板顯示，民眾普遍贊同具轉型性的改變方向，但許多參與者也表達對路面交通模式變化、施工影響，以及新增公共空間是否能有效營運與管理的顧慮。這些主題也反映在旁邊圖表所呈現的既有挑戰，包括複雜的街道網路、大眾運輸營運壓力、行人與自行車連結不足，以及經常給人破碎感的公共空間環境。

這些問題突顯出，評估街道設計與大眾運輸可及性變化如何影響更廣泛交通模式與營運可靠性的重要性。其中第一項顧慮事項為交通，被視為推動整體願景情境進一步研究的重要門檻。許多人也對施工影響，以及當願景逐步進入實施階段後，新舊公共空間將如何管理表達顧慮。現有公共空間將如何在願景逐步進入實施階段後進行管理。

目標與方法論

為回應這些由社區提出的挑戰，團隊進行了交通分析，以了解提議中的項目可能如何影響汽車交通與公車運行。團隊使用具備不同未來營運參數假設的路面交通分析模型，測試兩種情境方案的表現：轉型情境與調整情境。

- **轉型情境** - 透過大幅重新配置街道與公共空間，改善行人安全、大眾運輸可靠性，以及多模式交通連結性。
- **調整情境** - 透過具針對性的漸進式變革，在維持現有交通模式的同時，提升安全性與連結性。

針對每種情境方案，團隊根據Sound Transit於2022至2023年間Ballard Link擴展項目進一步研究階段所收集的意見回饋、並行中的項目與未來計劃評估，以及現況分析結果，整合過往計劃中的項目概念。這些情境方案提供了測試概念與理解「大規模轉型」和「漸進式改善項目」之間取捨關係的架構。



圖3.05. 路面交通限制。南城中心空拍地圖，標示多個被認為具有交通挑戰的特定地區。下方對應地圖則詳細說明路面交通限制因素。



第二大道南延段與南第四大道
這兩條街道主要承載進出市中心的車流，形成一道由高速車流構成的障礙，將唐人街/國際區與Pioneer Square分隔開來。



I-5與SR 99/Alaskan Way
I-5是分隔社區的巨大屏障，高速公路結構下方也經常發生事故；而State Route 99在2019年拆除前，長期將城市與海濱區域切割開來。



BNSF鐵路與體育場區
主要鐵路幹線提供關鍵的南北向貨運與客運連結，但同時也形成障礙；大型體育場則進一步影響社區，在活動期間造成街道壅塞，在非活動時間又讓區域顯得缺乏活力。



市政與工業土地使用
大型單一用途分區限制了活化與彈性調整能力，隨著主要僱主撤離以及金縣Civic Campus轉型，也進一步限制新增住宅、就業與服務的機會。

調整情境

- 在導入具針對性的安全與可及性改善措施的同時，維持區域整體路面交通流量。
- 依據Pioneer Square街景概念計劃與Yesler Crescent計劃，改善第二大道南延段。
- 透過選擇性減少車道數，重新分配街道空間，以支援更安全的步行、自行車與大眾運輸移動。
- 透過新增穿越設施與號誌改善重要路口，加強東西向行人通行。
- 透過增設專用公車、自行車或貨運設施，改善多模式沿線地區，降低衝突並提升系統可靠性。

- 重新分配街道空間，以行人區、共享街道、廣場與綠色沿線地區優先服務人本需求。
- 依據宜居南城中心計劃，在第二大道南延段、南迪邦街與南景街推動大規模行人升級項目。
- 透過積臣樞紐與南積臣連接路線計劃，加強東西向連結。
- 透過重新設計路口、拓寬人行道，以及減少車道數來降低車速並提升安全性。
- 透過大眾運輸專用車道、雙向通行改造，以及新增穿越設施/號誌，推進多模式交通發展。

[illegible]

縮減的第四大道

改為僅供大眾運輸通行

路口重新設計/路面交通分流設施

改造為限制車輛通行的綠色街道

改造為限制車輛進入的公共空間

拓寬人行道並降低路面交通速度

改造為公共空間/廣場

於景街新增行人穿越道與號誌

縮減為雙線北向車道與雙線南向車道

於南Lane街新增行人穿越道與號誌

縮減南西雅圖大道，並設置大眾運輸/貨運專用車道

將第四大道與巷道之間改造為行人爬坡通道

縮減的Terrace街

於第六大道新增號誌

改為雙向通行並縮減為三車道

改造為共享街道

改造為節慶街

逐漸縮減為三車道

改造為公共廣場，僅保留宇和島屋超市UWAJIMAYA停車場進出車輛通行

圖3.06. 路面交通情境比較。並列交通情境比較，左側為調整方案，右側為轉型方案。



■ 交通緩行

改造為公共空間或共享街道

路口與穿越設施改善

路面交通分析調查發現

為了解調整情境與轉型情境中提出的街道變更，可能如何重新塑造南城中心的交通流動，團隊進行了交通分析。整體而言，分析結果顯示，轉型性介入措施將改變車輛與公車在區域中的通行方式。

南第四大道與第二大道南延段形成一組高流量主幹道，主要功能是將車流導入與導出西雅圖市中心，其中也包含許多King County Metro公車路線。而正因為這項功能，使得這條街道對行人而言難以穿越。若要對這組街道進行改造：

- 南第四大道必須在南Washington街與南積臣街之間改為雙向通行。
- 約三分之二南向行駛車輛需在南Washington街轉移至南第四大道，可能使各方向行程時間增加至最長11分鐘。
- 部分行人與自行車衝突將獲得消除，但同時也可能導致更多車輛轉向穿越人行道，特別是在南第四大道與南積臣街路口。

這些潛在變革也可能伴隨Link輕軌延伸線建設完成後，區域公車路線重整所帶來的大眾運輸路徑變化，但相關調整必須謹慎分階段進行，以避免交通癱瘓與重大公車延誤。

在南迪邦街方面，交通分析指出，穿越性車流可能轉移進CID，這也是社區參與過程中最重要的顧慮事項之一。同時，重新調整南西雅圖大道的道路格局，對貨運、公車與一般車流容量與流動性並未造成重大影響。這兩條街道的變更不像南第四大道與第二大道南延段那樣彼此高度相依，因此可分階段推動。

我們研究的交通網路轉型方案



圖3.07. 網路轉型。進一步交通分析，顯示對整體交通網路狀況的影響。

調整與轉型的綜合建議

在進一步設計與交通研究，以及回應社區意見回饋後，規劃團隊建議採用調整與轉型情境的整合模式，以回應複雜環境、分階段推動條件與資金需求。

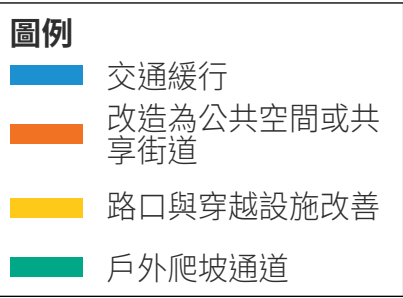
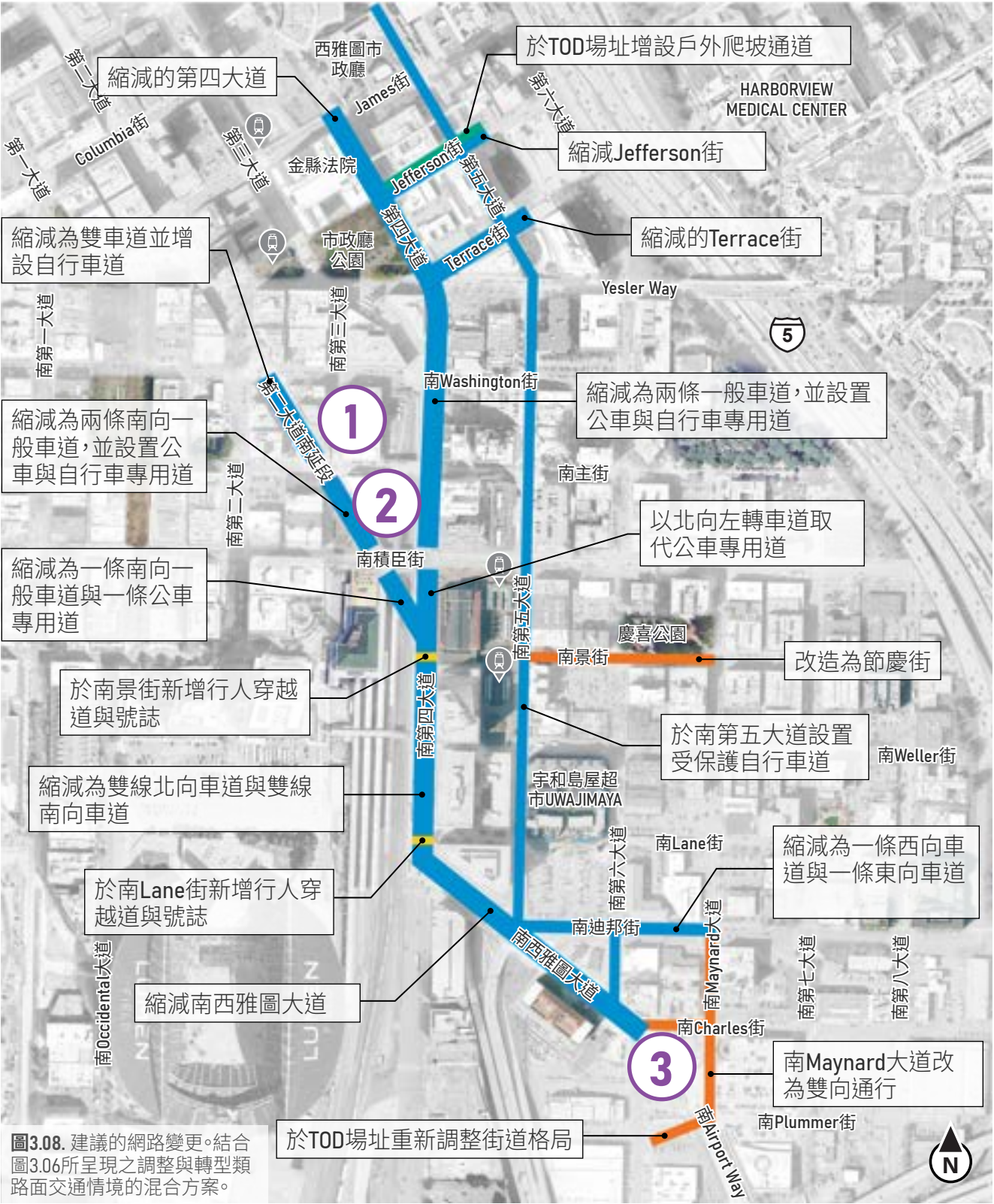
- 1

在Ballard Link擴展項目與伴隨而來的地方公車網路調整啟用前，著重於南第四大道與南積臣街「Stitch」地區的調整，因這些改變可能降低進入市中心的開車需求。
- 2

待Ballard Link擴展項目與全市公車網路調整完成後，再進一步考慮推動「Stitch」區域更具轉型性的改善項目。
- 3

配合潛在新輕軌車站建設，探索南西雅圖大道、南Airport Way、南第六大道、南Plummer街與南Charles街周邊的街道格局調整，並著重於南迪邦街的車道重整與街景改善項目。

建議的南城中心樞紐交通網路變更



04

框架計劃



SDH計劃和計劃項目

南城中心樞紐研究地區最初在現場諮詢會中被劃分為三個重點地區。經過進一步分析後，中央地區被細分為兩個不同重點地區，以更妥善地回應其獨特問題，因此最終形成四個重點地區。這些地區在整份文件中以不同顏色區塊呈現，下一頁則進一步詳細介紹Stitch地區。

北部重點地區以金縣Civic Campus及Jefferson街附近街區為核心。此地區在串聯Pioneer Square與現有及潛在新地區大眾運輸設施方面扮演重要角色，並提供改善政府與機構用途周邊可及性、安全性與公共空間的機會。

Stitch重點地區是整體計劃的核心，透過聯合車站與景街火車站串聯Pioneer Square與唐人街/國際區。此地區的構想為更適合步行、更加以人為本的環境，透過升級廣場、改善穿越設施，以及活化街道邊界，將兩個社區連結在一起。

中央重點地區包含南景街與南積臣街周邊街區。此地區強調的改善項目，可強化現有與潛在新區域大眾運輸連結、創造新的聚會空間，以及提升車站入口與周邊目的地之間的整體步行體驗。

南部重點地區延伸至南迪邦街與Stadium District邊緣。此地區包含提升多模式可及性、改善街景，以及支援現有與潛在新區域大眾運輸設施周邊再開發的機會。

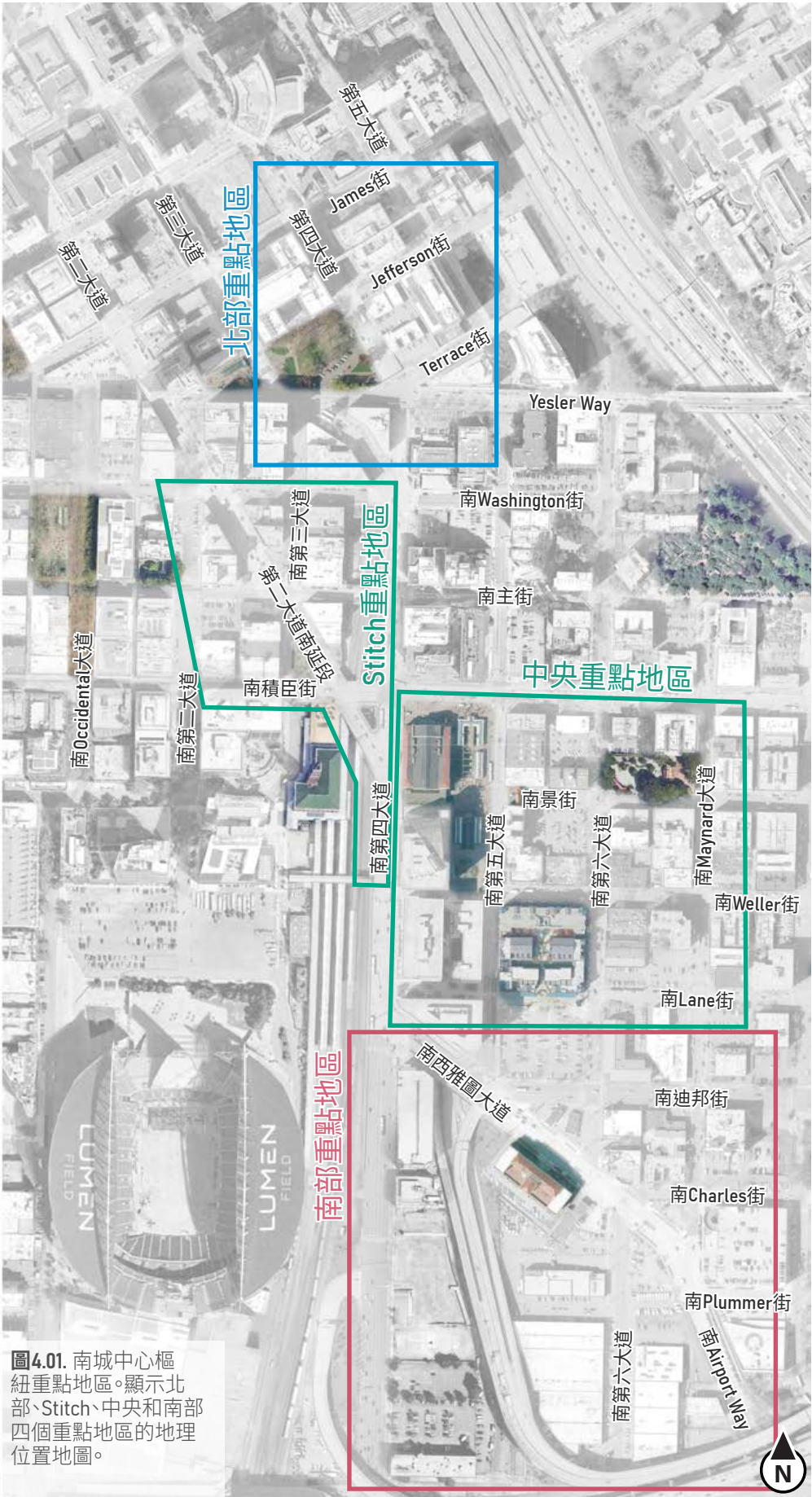


圖4.01. 南城中心樞紐重點地區。顯示北部、Stitch、中央和南部四個重點地區的地理位置地圖。

定義Stitch

就像縫線將布料拼接在一起一樣，第二大道南延段、南第四大道和南積臣街周邊地區的概念，是希望強化南城中心各鄰近地區之間的連結，因此我們將此區域命名為「Stitch」。

南城中心具備成為可步行城市入口的潛力，也可連結多種移動選項，但這需要重新檢視現有運輸系統，並願意調整該系統的運作方式。這一切都必須以最謹慎的態度進行，並在社區引導下推動。透過著重於以社區為核心、由社區驅動的解決方案，我們就能改善南城中心各鄰近地區之間及周邊的可及性，同時保留其作為城市與區域重要且獨特場所的價值。

圖4.02描繪了我們在去年社區研討會中探討的改善連結與公共空間，如何協助串聯南城中心各社區，並提升區域大眾運輸服務的可及性。

改善項目與設施元素

Stitch包含一系列改善措施，用以串聯南城中心的歷史列車車站、大眾運輸設施與周邊社區。照明、樹木、街道設施與公共藝術，將同時作為功能性改善與友善迎賓入口。這些元素共同塑造出鮮明特色，引導人們進入並穿梭於各個鄰近地區之中。

透過結合具記憶點的設計特色與日常設施，Stitch可迎接搭乘鐵路、輕軌或公車抵達的訪客，並順暢地將人流導引至周邊街道與廣場。最終形成一處串聯社區、改善導引系統，並展現社區特色第一印象的市民公共空間。

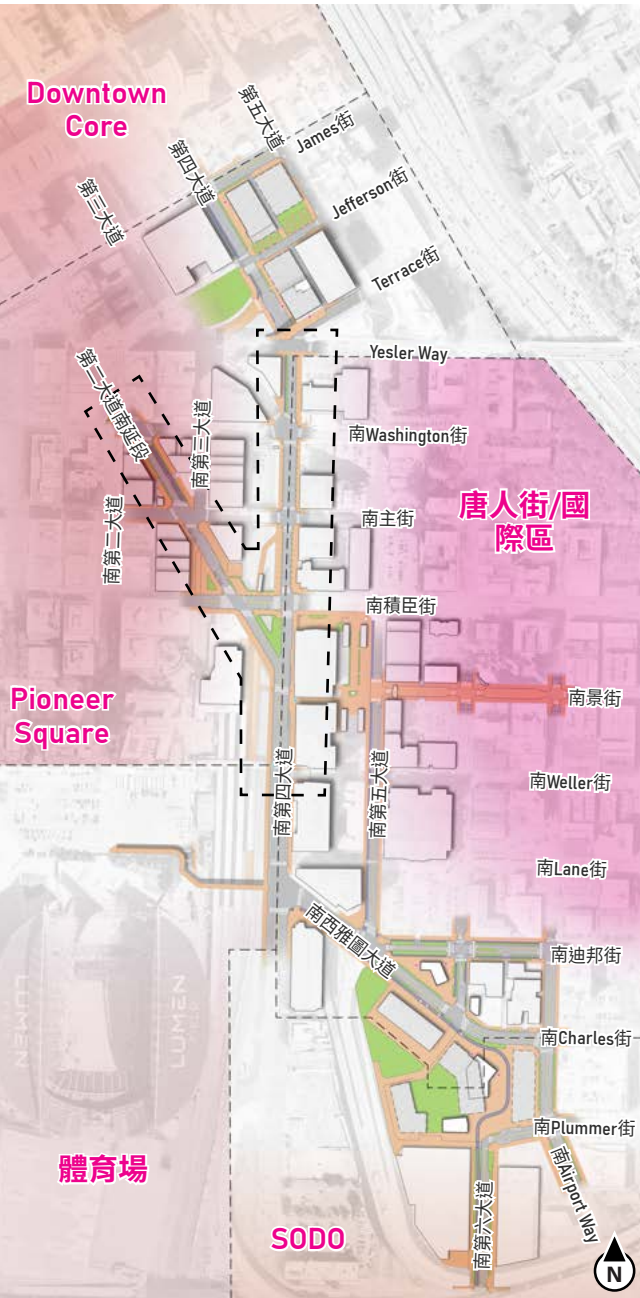


圖4.02. Stitch鄰近地區定義。地圖顯示構成並環繞此地區的各个鄰近地區。

照明



樹木與植栽



藝術與導引系統



設施



圖4.03. 城市設計街道元素。Stitch重點地區潛在都市設計街道元素示例，以及CID唐人街/國際區與Pioneer Square (PSQ) 現有元素範例。

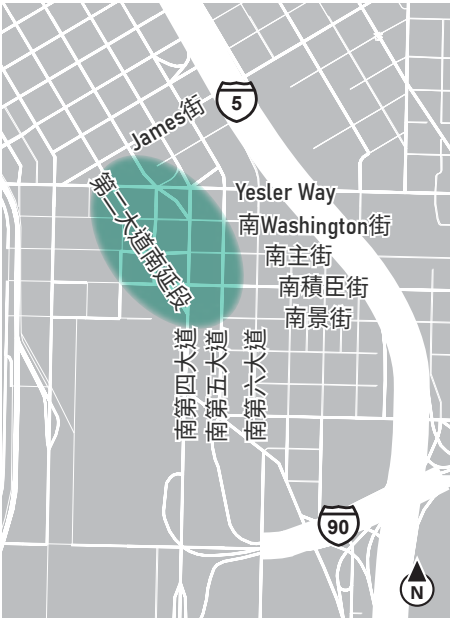


圖4.04. 重新構想的ID/C車站與廣場。概念圖顯示現有國際區/唐人街車站重新設計後的入口亭、南第五大道與南積臣街的街景改善，以及翻新後南第五大道廣場的入口。

Stitch重點地區改善作業

汽車的出現與後續快速成長，重塑了西雅圖城市樣貌，早期城市密集的街道網格與丘陵地形，也逐漸讓位給經濟發展與都市擴張需求。其中一項代表性項目，就是第二大道南延段的開發計劃，其目的在於讓路面交通能更直接連結景街火車站與聯合車站的城際鐵路服務。此項目於1928年穿越街道網格，並切割了南城中心第二唐人街區域中的多棟建築。隨著I-5與I-90的興建，城市對汽車的依賴進一步加速，使南城中心作為歷史列車車站重要市政入口的角色逐漸減弱，也進一步分隔了各個社區。

如今，人們步行穿越社區以及轉乘區域大眾運輸的體驗，已受到以車流效率為優先的街道配置與設計所削弱。Stitch地區提議的項目概念，希望透過街道車道重整、街景改善、綠色基礎設施，以及公共空間活化來改善此情況。其目標是提升安全性、改善大眾運輸可及性，並打造更好的空間體驗，以支援社區與經濟活力。



研究地區以綠色標示

參考計劃

- SCIDpda鄰近地區照明研究；積臣樞紐概念計劃
- 積臣樞紐概念計劃；ST二期Ballard Link擴展項目車站規劃進度報告；Pioneer Square街景概念計劃；西雅圖步行總體計劃-2017
- Pioneer Square街景概念計劃、Yesler Crescent公共生活行動計劃、宜居南城中心(2009年)
- 積臣樞紐概念計劃(2019年)



圖4.05. Stitch重點地區社區意見。空拍影像朝東南方向觀看南第四大道與第二大道南延段交叉路口。綠色標註為研討會期間收集的意見回饋內容。研討會桌面活動照片顯示於影像左上角圓圈內。

Stitch重點地區：願景

社區主題

公共安全

提議中的項目應透過改善照明、提升可視性，以及強化街道穿越設施，打造更安全的街道與穿越環境。

連接性

拓寬人行道、增設受保護自行車道，以及打造更開放且清晰的大眾運輸車站入口，應強化唐人街/國際區、Pioneer Square與周邊地區之間的連結。

歷史與文化

設計元素與藝術機會應反映在地歷史與文化，進一步強化場所感與歸屬感。

公共空間

新增植栽空間、擴展著重文化營造的地區，以及改善步行環境，應共同打造出充滿活力且具韌性的社區。

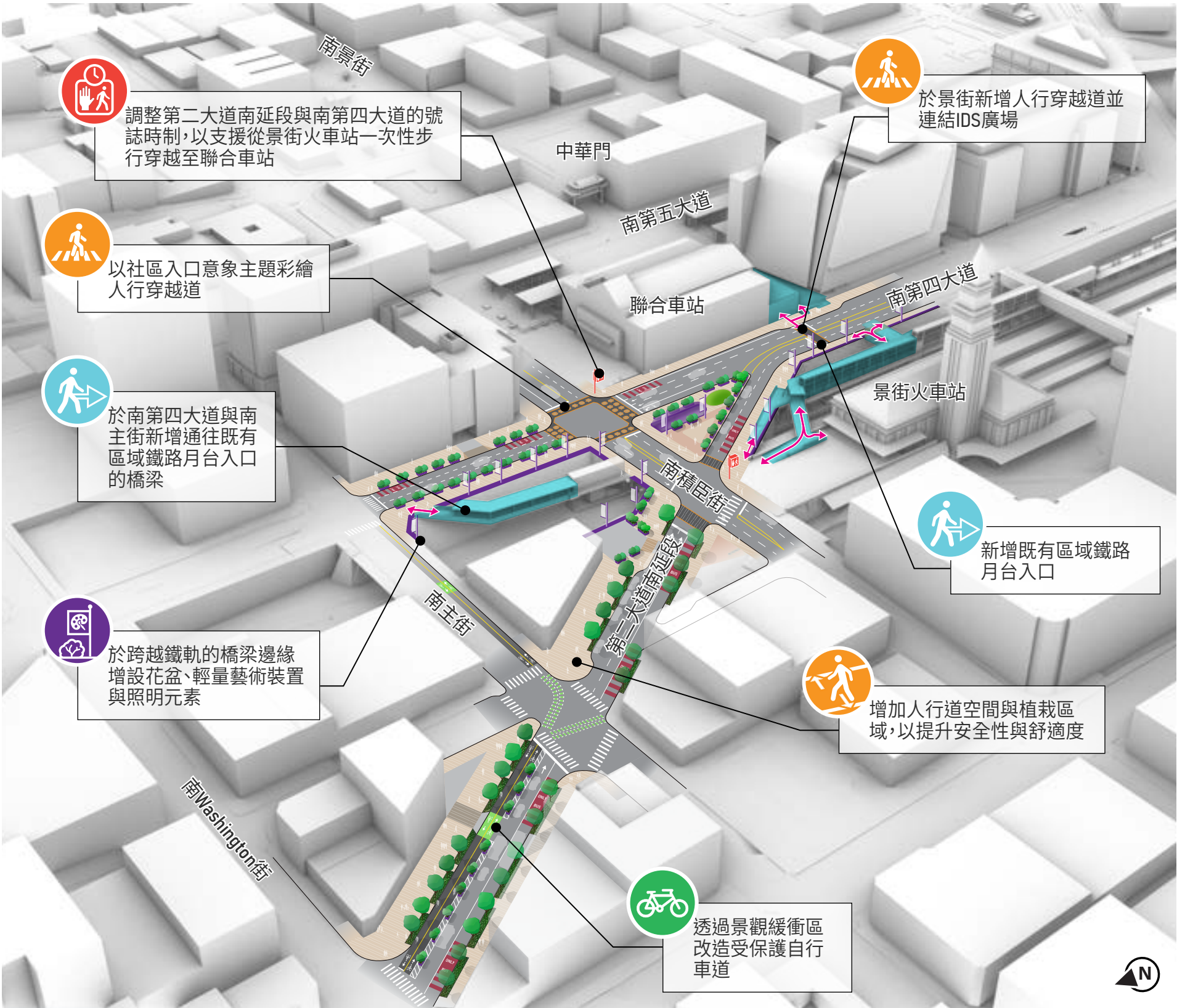


圖4.06. Stitch重點地區改善作業概覽。示意圖朝東南方向觀看南第四大道與第二大道南延段交叉口，顯示潛在的改善方案。註：設計與施工細節仍需持續與第二大道南延段和南積臣街大橋研究進行協調。

Stitch重點地區：藍圖計劃

主要改善項目

- 1 將南Washington街與南主街之間的第二大道南延段縮減為雙車道，以擴大路邊景觀區並提供受保護的行人與自行車空間。
- 2 將南主街與南積臣街之間的第二大道南延段縮減為三車道，以擴大並提供受保護的行人與自行車空間。
- 3 將第二大道南延段與南積臣街之間的南第三大道改為僅供當地進出使用，以更有效連結並促進聯合車站廣場與周邊店面的活化。
- 4 將南積臣街與南第四大道之間的第二大道南延段縮減為南向雙車道與北向單車道，以增加行人空間，並配合未來擴大的Sonder通行設施進行協調。
- 5 將第二大道南延段與Yesler之間的南第四大道縮減為三車道，以增加行人空間、減少穿越距離，並於南主街以北設置受保護自行車道，同時配合未來公車網路與服務調整進行協調。
- 6 透過人行穿越道設計、號誌時制、植栽和藝術裝置，改善南積臣街的東西向步行連結。



圖4.07. Stitch重點地區：AA' 部分。第二大道南延段示意街道剖面圖，展示提議中的多模式改善項目，包括分隔式自行車設施、拓寬人行道、行道樹和雨水管理設施。

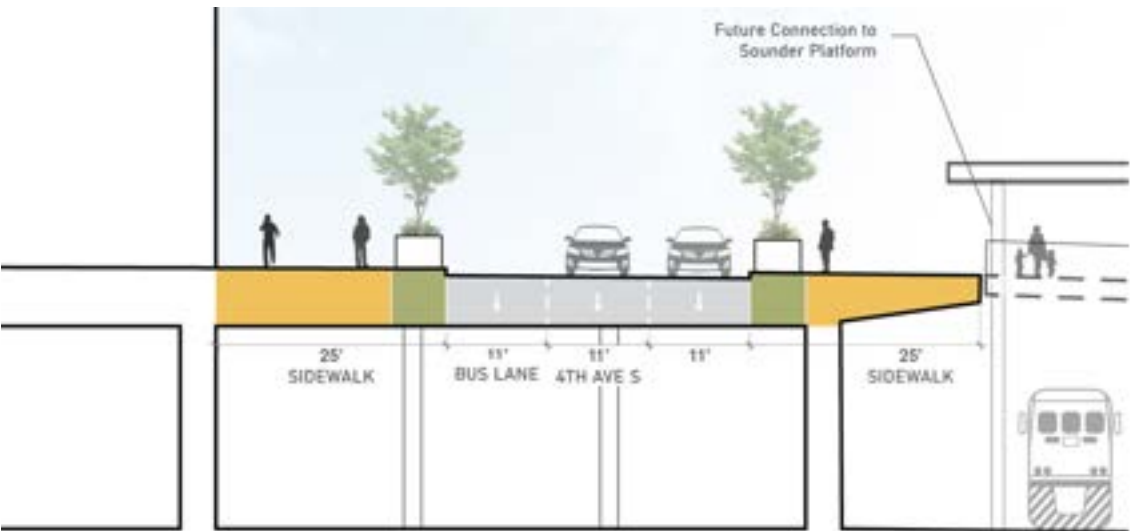


圖4.08. Stitch重點地區：BB' 部分。南第四大道示意街道剖面圖，展示提議中的既有Sounder月台新行人連結，包含拓寬人行道與植栽緩衝區。

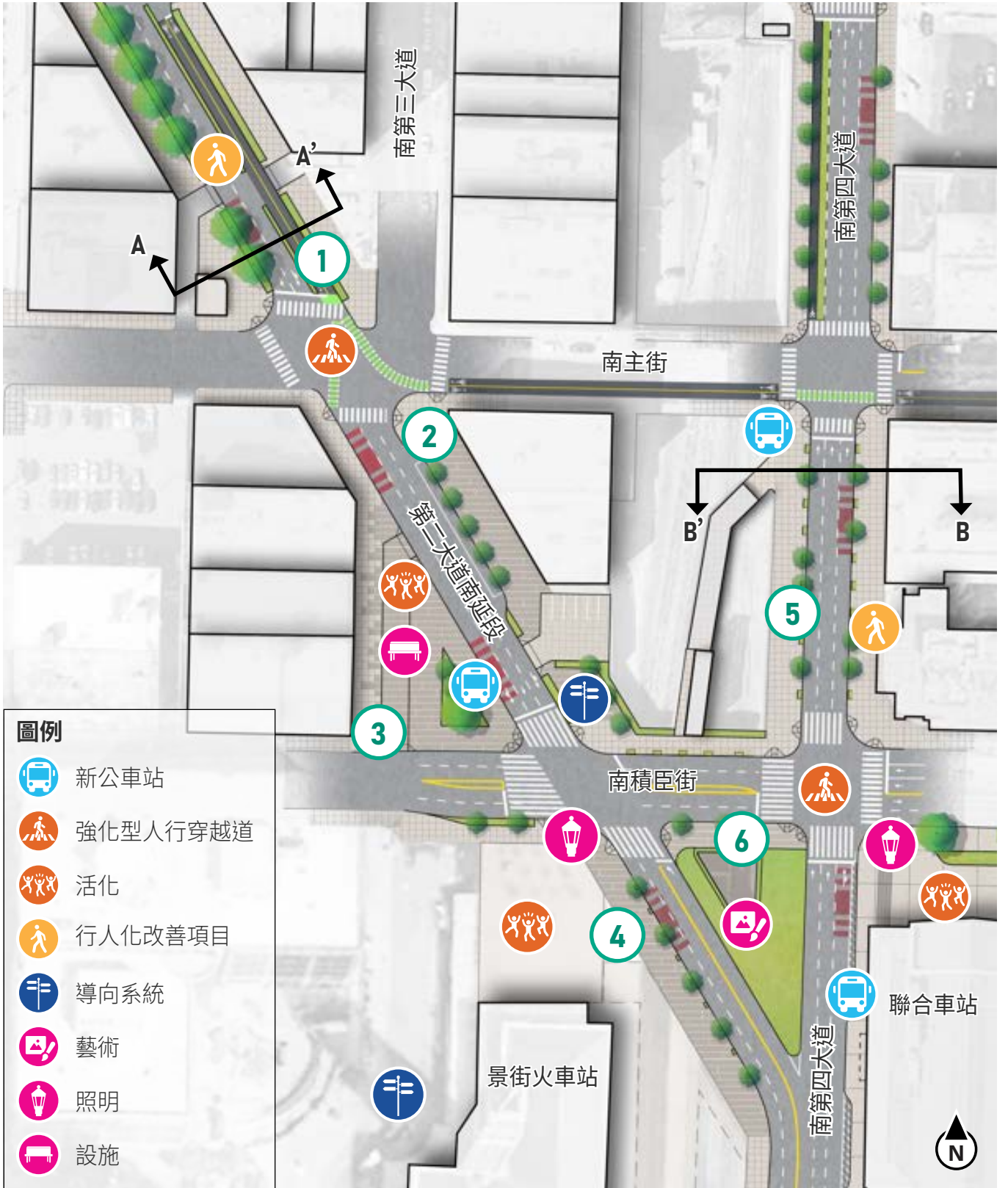


圖4.09. Stitch重點地區擴大計劃。顯示潛在改善的計劃檢視。註：設計與施工細節仍需持續與第二大道南延段和南積臣街大橋研究以及景街通道改善項目進行協調。



圖4.10. 第二大道南延段往聯合車站方向。概念圖顯示縮減後的第二大道南延段，以及僅供當地進出的強化公共空間。位於街道西側、鄰近既有公園的無路緣南第三大道。



圖4.11. 聯合車站北廣場改善作業。概念圖顯示國際區車站 (IDS) 與聯合車站沿著南積臣街改善後的廣場、公車站與雨棚。

其他考量：進一步轉型

在2024年與2025年的參與過程中，社區對於南城中心樞紐Stitch重點地區的道路與公共空間進行轉型性改變展現高度興趣。圖4.12描繪了這些轉型變革中理想的未來樣貌。

然而，經過深入分析後，規劃團隊認為，在路面交通與大眾運輸服務模式尚未出現明確且持續性的改變之前，此地區面臨許多實體與營運層面的挑戰，可能使最具轉型性的方案難以實現。前幾頁提出的Stitch重點地區計劃，仍謹慎地嘗試落實許多相同的效益與目標，例如打造更緊密連結的鄰近地區，以及更安全、更友善行人的穿越環境。各合作機關仍持續致力於這些目標，並積極探索能為社區帶來良好成果的方案。

機會

1 進一步降低路面交通速度

如果未來車流模式與地面公車路線出現轉移或減少，可進一步研究將第四大道等現有單行道改為雙向通行。

2 街道網格修復

如果未來車流模式與地面公車路線出現轉移或減少，可進一步研究重新調整第二大道南延段，以形成沿南積臣街更長的街廓與更少的穿越點。

3 新增公共空間

如果未來第二大道南延段橋梁等結構需要重建，可考慮在鐵路上方加蓋，以為鄰近地區創造新的公共空間。

主要挑戰

4 街道營運

如果將第二大道南延段封閉禁止車輛通行，將對所有交通模式造成重大負面影響。這將影響步行與輪行、自行車、大眾運輸與駕車通行，並造成路面交通轉移，以及在此街道周邊多個街區產生更多車輛轉彎的交通問題。

5 橋梁結構

此地區的橋梁結構未來可能需要更換或補強，以持續服務通行民眾；而改善工程的具體內容，將決定街道格局大規模調整的時程。

6 平衡改變與干擾

社區希望改善目前狀況，但對大型施工干擾的擔憂仍是最核心的關注之一。

7 鐵路協調

對主要鐵路幹線周邊與上方結構進行變更，需與此設施複雜的所有權與管理單位協商，包括公私部門機構。這也提高了本頁所描繪願景的複雜度與成本。

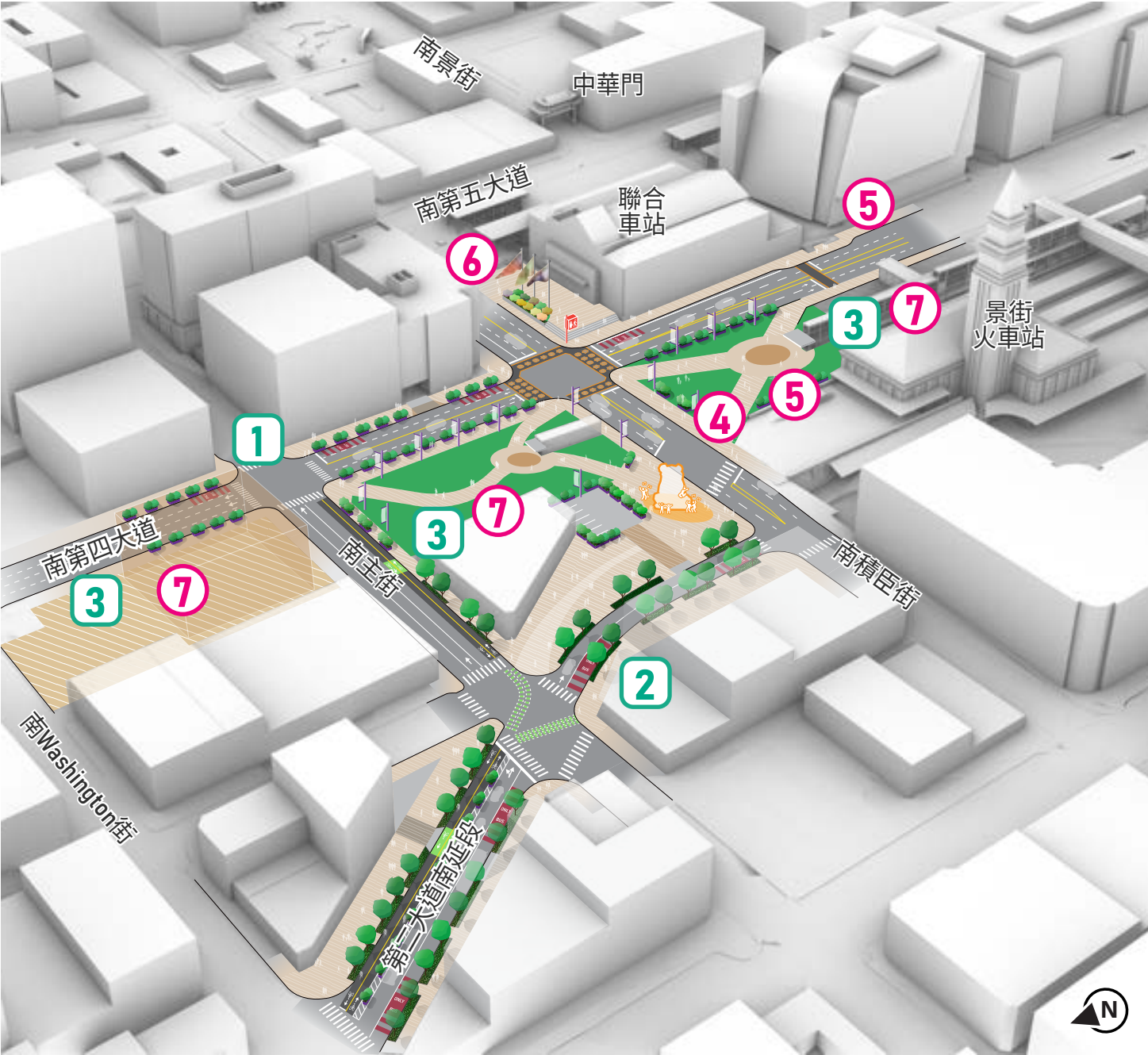


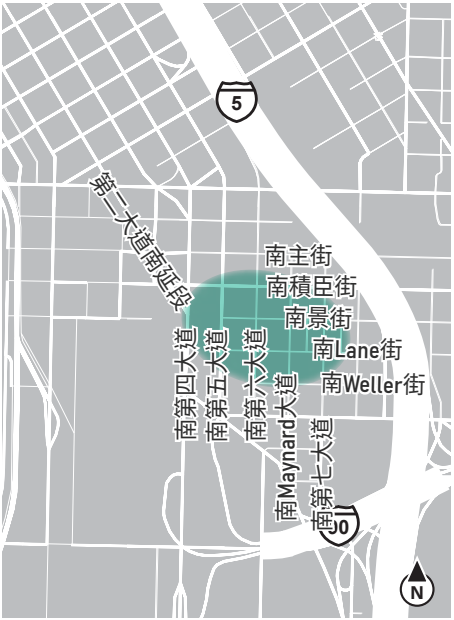
圖4.12. Stitch重點地區：進一步轉型。示意圖朝東南方向觀看南第四大道與第二大道南延段交叉口，顯示潛在的轉型改善方案。以不同顏色標示的數字代表各項機會與挑戰，更多詳細資訊請參閱左側內容。註：設計與施工詳細資訊仍需持續發展與協調。



圖4.13. 南積臣街重新構想街景。概念圖顯示因封閉第二大道南延段而形成的重新構想公共空間，打造以行人為核心的廣場，並新增通往Sounder月台的垂直連結（作為景街火車站月台項目的一部分）、改造於南第四大道橫越南景街前往聯合車站的穿越動線，以及可靈活運用於公共藝術、非正式聚會與日常市民活動的空間。

中央重點地區

COVID-19疫情期間，聯合車站停止對外開放，但早在此之前，CID與Pioneer Square社區就已持續倡議，希望這棟歷史建築物能更容易使用並獲得活化。回應民眾的高度關注，南城中心計劃也促成Sound Transit重新開放聯合車站大廳，並與社區團體合作試行進一步活化。中央重點地區提出的願景計劃，延續了這股動能，希望透過活化聯合車站及其周邊公共空間，打造充滿活力、安全且富有文化特色的環境。計劃內容包括改善車站廣場、行人基礎設施與公共活動規劃，以支持社區認同與大眾運輸可及性，同時完成景街主軸空間，規劃從南第五大道延伸至南Maynard街道的節慶街，以及穿越南第四大道通往景街火車站的公共通道與人行穿越設施。



研究地區以綠色標示

參考計劃

- SCIDpda鄰近地區照明研究；積臣樞紐概念計劃
- 積臣樞紐概念計劃；ST二期車站規劃報告；Pioneer Square街景概念計劃；西雅圖步行總體計劃-2017
- Pioneer Square街景概念計劃、Yesler Crescent公共生活行動計劃、宜居南城中心（2009年）
- 積臣樞紐概念計劃（2019年）

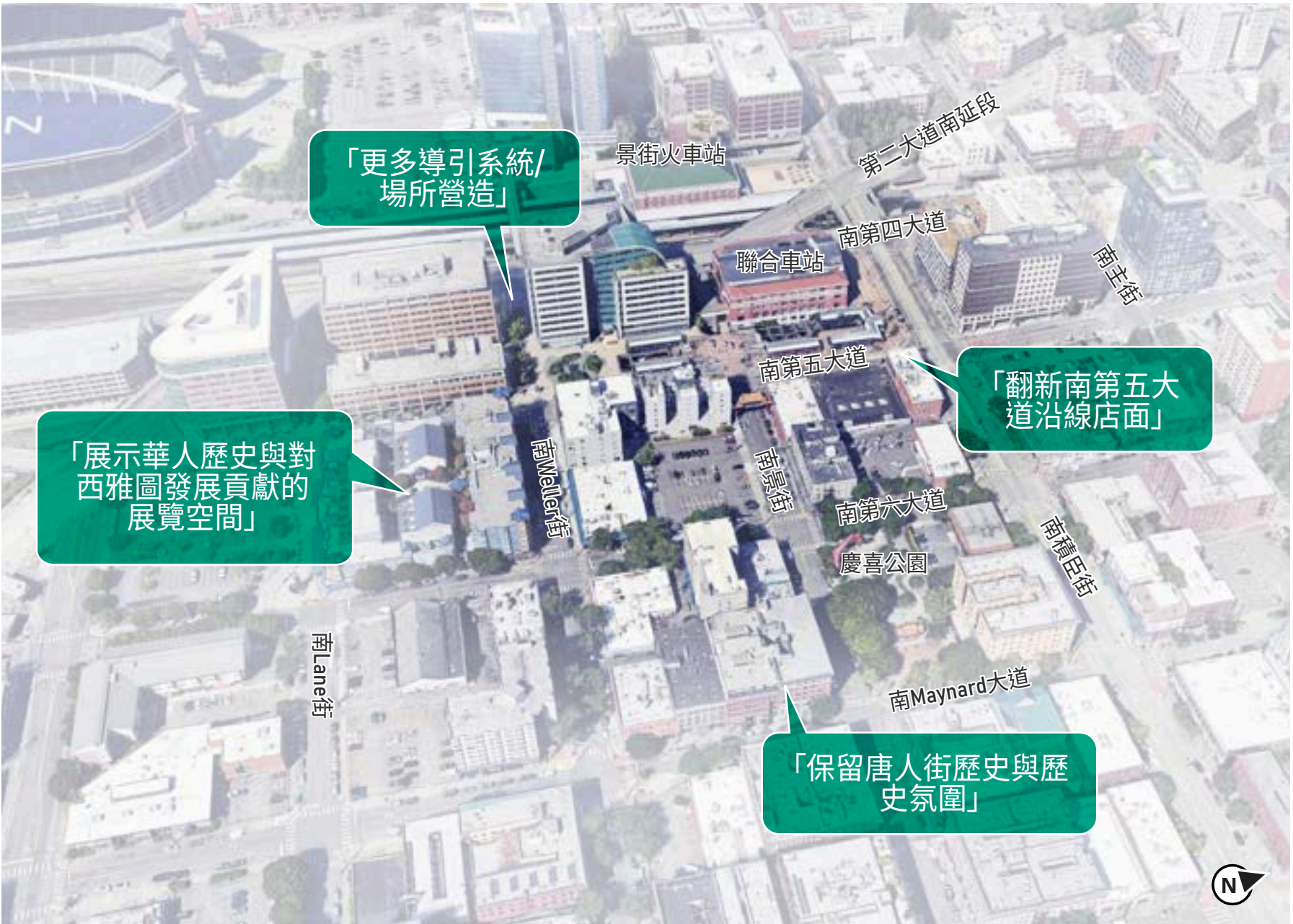


圖4.14. 中央重點地區社區意見。朝西方向俯瞰聯合車站的空拍影像。綠色標註為研討會期間收集的意見回饋內容。

中央重點地區：願景

社區主題

■ 公共安全

公共空間的設計與活動規劃應提升社區居民與大眾運輸乘客的安全性。

■ 連接性

受保護自行車道與更清楚的大眾運輸車站入口，將會強化唐人街/國際區、景街火車站與周邊地區之間的連結。

■ 歷史與文化

設計元素與藝術機會應反映社區與文化特色。

■ 公共空間

新增植栽空間、提升步行性，以及擴大以場所營造與場所保留為核心的區域，將有助於打造充滿活力且具韌性的社區。

■ 經濟

街道改善應支持商家通行，同時提供社區節慶與活動期間的小型零售與攤販空間機會。

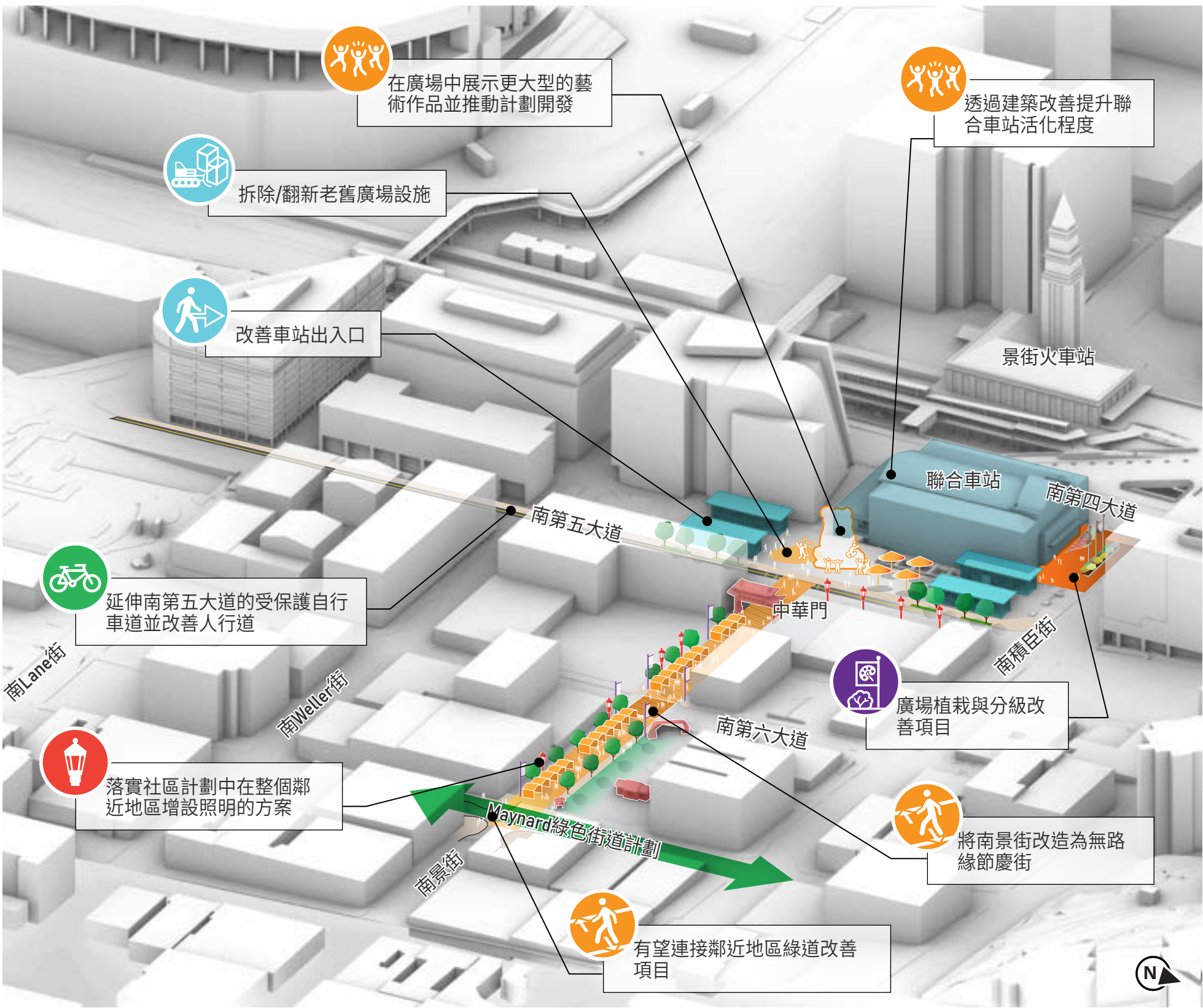


圖4.15. 中央重點地區改善作業概覽。朝西南方向俯瞰聯合車站潛在改善方案的空拍影像。註：設計與施工細節仍需持續由公部門機關與社區共同發展與協調。

中央重點地區：藍圖計劃

主要改善項目

- 1 於南第四大道設置與南景街對齊的號誌化人行穿越設施，並透過重新開放的聯合車站穿堂公共通道，連接至南第五大道廣場。
- 2 將聯合車站大廳與地面層空間定位為更強化的公共使用空間，並透過專責活化計劃或合作夥伴關係提供支援。
- 3 延伸南第五大道受保護自行車道。
- 4 重新設計南景街作為節慶街，打造以行人為優先的環境，並支援社區活動與夜市。
- 5 翻新IDS入口結構與聯合車站周邊廣場空間，增設強化型雨棚、鋪面、導引系統、照明與公共藝術。
- 6 全面改善區域內的導引系統與照明。

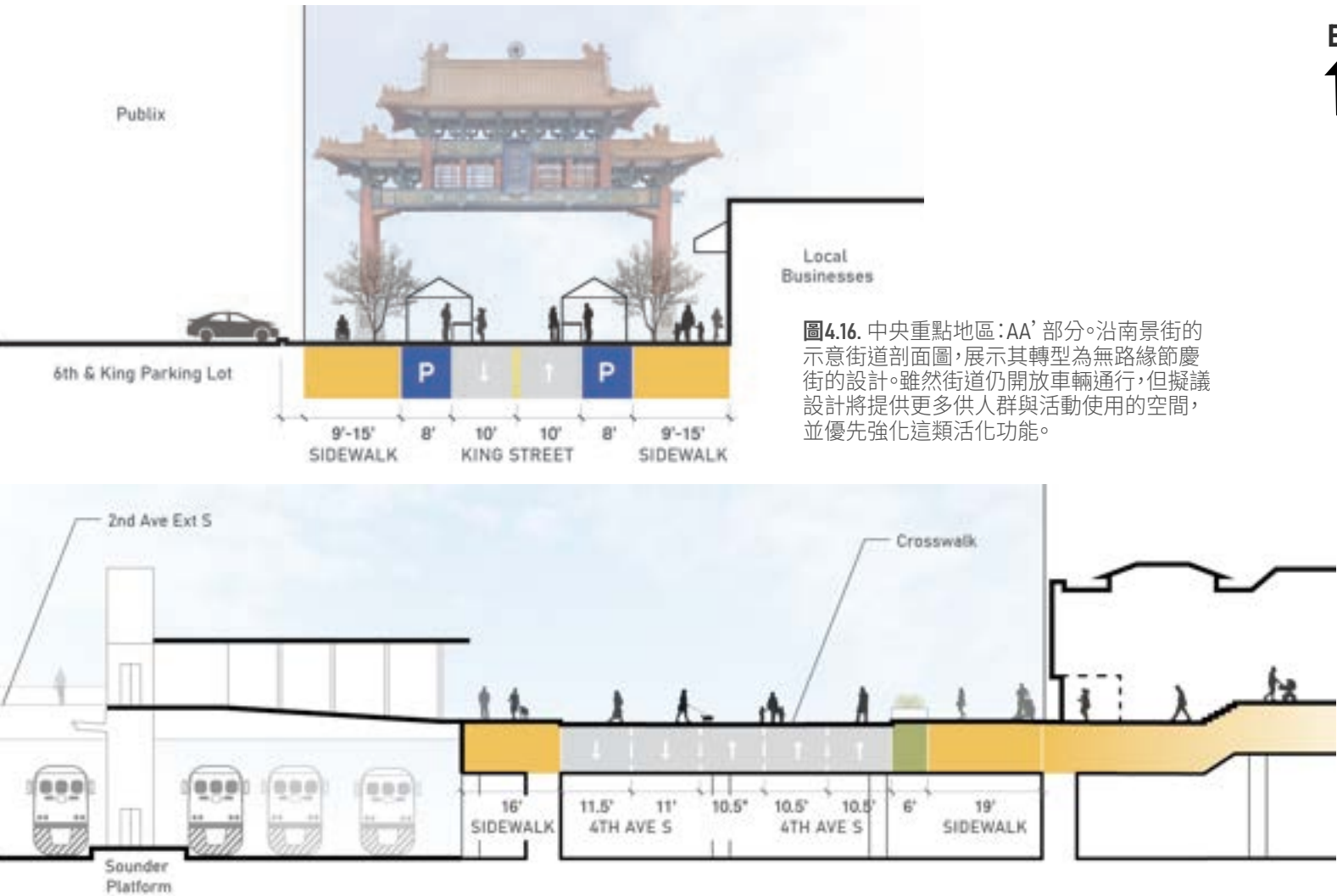


圖4.17. 中央重點地區：BB' 部分。沿南第四大道的示意街道剖面圖，顯示規劃中的行人連結通往既有月台，並與聯合車站穿堂建築物之間形成新的穿越動線。

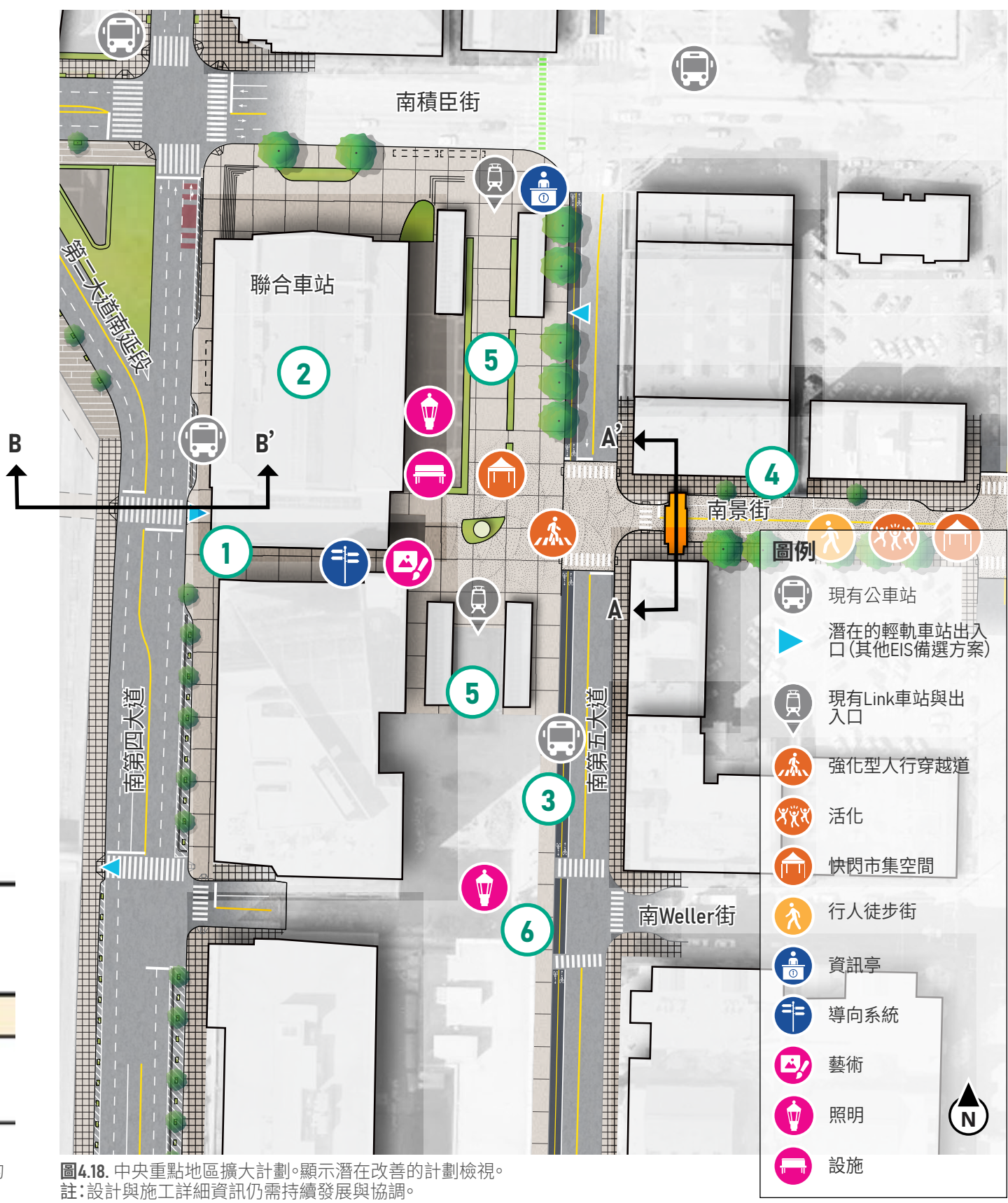


圖4.18. 中央重點地區擴大計劃。顯示潛在改善的計劃檢視。
註：設計與施工詳細資訊仍需持續發展與協調。

其他考量：聯合車站活化

早在COVID-19疫情發生前數年，社區便持續呼籲活化聯合車站，其靈感來自全美各地歷史列車車站適應性再利用案例，這些案例通常具備更高程度的公共導向活動規劃。作為2024年夏季研討會系列與展覽的一部分，規劃團隊詢問社區，希望在聯合車站內看到哪些用途與活動。根據這些意見，團隊進一步展開設計與技術研究，以確認翻修與配套工程範圍、成本，以及分階段推動概念。



可彈性運用的大廳社區空間



花園層快閃活動空間



穿堂咖啡廳與穿越通道

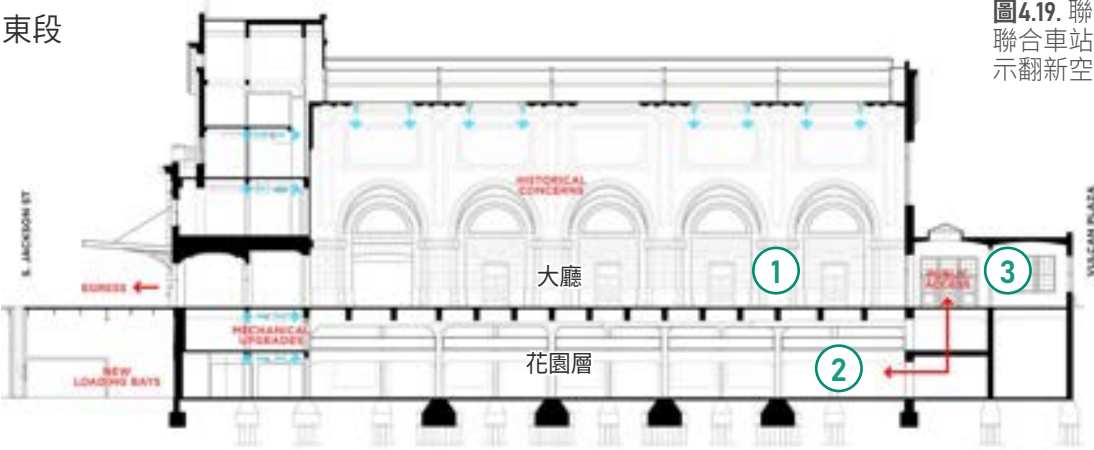
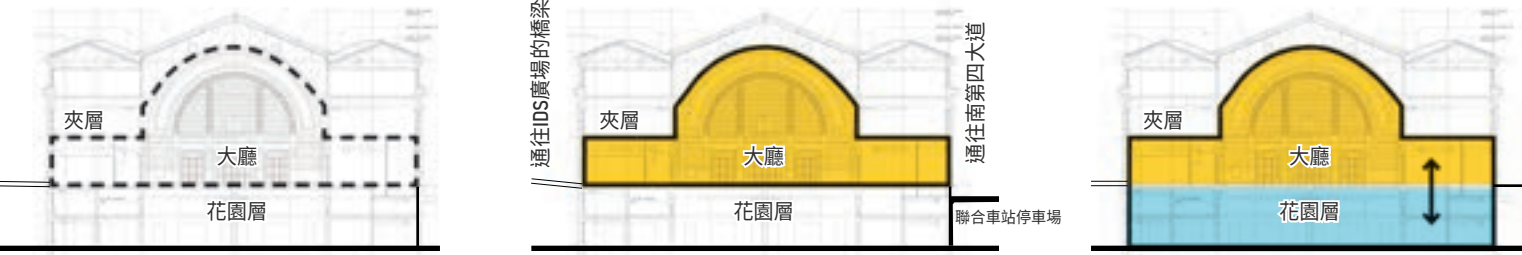


圖4.19. 聯合車站東段與示意圖。左側為聯合車站東段剖面圖，右側概念圖則顯示翻新空間的社區活化情境。

聯合車站長期活化規劃

目前，聯合車站設有Sound Transit對外服務與辦公功能，機構員工辦公室則位於上層與花園層（地下層）。聯合車站適應性再利用的時程與規模，將取決於Sound Transit持續使用聯合車站空間的需求。考量到這點，規劃團隊提出一套可隨時間逐步推動的彈性分階段策略，第一階段將以2024年重新開放大廳供公眾使用為基礎。此階段將透過管理式行事曆與預約系統，支持以社區為導向的活動規劃。後續活化階段則需要資本投資與更正式的活動合作夥伴關係。

南段



第一階段	第二階段	第三階段
重新開放大廳與公共洗手間供民眾使用；已於2024年夏季完成。	改善建築裝卸與進出動線，以及營運計劃與人員配置；預計於5至15年內推動。	升級建築物機電系統，並進一步改善通行與室內空間，以活化地下樓層作為社區使用空間；預期未來願景為15年以上。

時間

圖4.20. 聯合車站南段與分階段時間表。聯合車站建築南段剖面圖，展示社區活化隨時間逐步推動的潛在分階段方案。

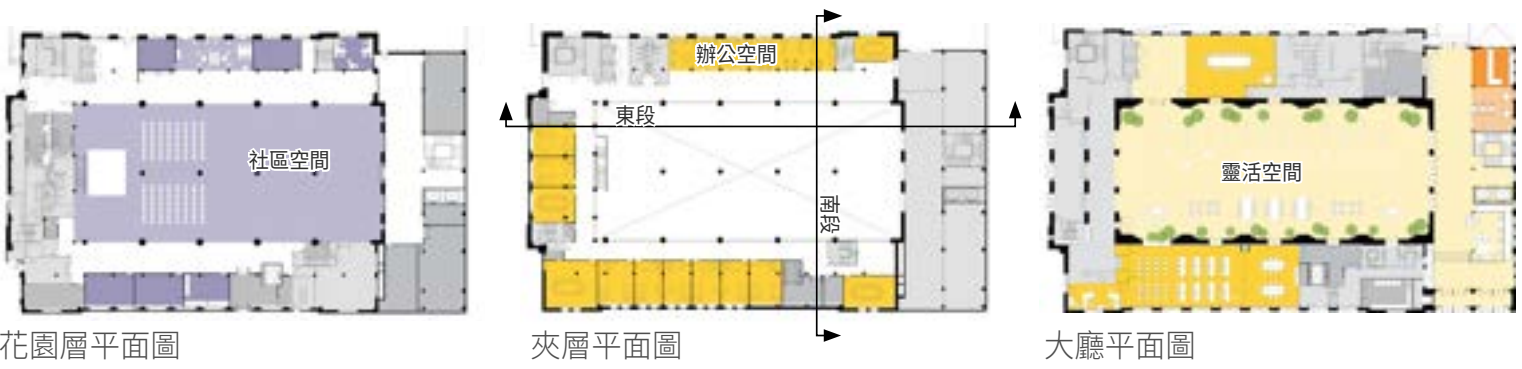


圖4.21. 聯合車站樓層佈局。聯合車站大樓的概念性平面圖，展示了以社區為中心的用途的可能重新配置方案。



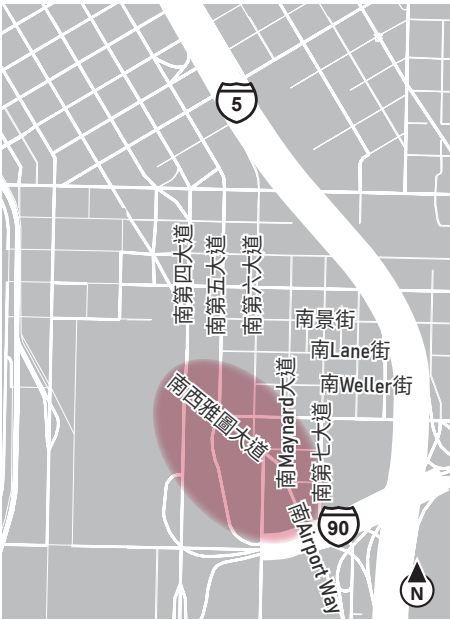
圖4.22. IDS廣場示意圖。概念圖展示了從第五大道南望去的IDS車站的更新廣場和頂棚，其中安裝了公共藝術作品，並設有活躍的街頭市場。並非用於呈現實際藝術作品。



圖4.23. 南景街節慶街。南景街節慶街示意圖，視角由南景街與南Maynard大道東南角朝西望向聯合車站。

南部重點地區

南迪邦街作為唐人街/國際區與SODO工業區之間的界線。過去的社區計劃曾構想弱化這道界線，透過街景與照明向南延伸，串聯Inscape藝術文化中心，並創造更多社區開發機會。如果未來在此區設置新輕軌車站，可能加速實現此願景，並帶動南迪邦街與南西雅圖大道周邊轉型為更安全、更綠化且更緊密連結的鄰近地區。南部重點地區提出的願景計劃，包括興建包含住宅、零售與社區服務用途的新建築、自行車基礎設施、增加植栽的公共空間與廣場，以及一座連結Stadium District重要目的地的新行人橋。



研究地區以紅色標示

參考計劃

- SCIDpda鄰近地區照明研究；積臣樞紐概念計劃
- 積臣樞紐概念計劃；ST二期車站規劃報告；Pioneer Square街景概念計劃；西雅圖步行總體計劃-2017
- Pioneer Square街景概念計劃、Yesler Crescent公共生活行動計劃、宜居南城中心(2009年)
- 積臣樞紐概念計劃(2019年)



圖4.24. 南部重點地區社區意見。空拍影像朝西方向觀看南西雅圖大道與南迪邦街交叉路口。紅色標註為研討會期間收集的意見回饋內容。研討會桌面活動照片顯示於影像左上角圖圈內。

南部重點地區：願景

社區主題

公共安全

改善照明、強化街道穿越設施，以及設置受保護自行車道，將有助於打造更安全的公共空間與街道環境。

連接性

街道改善與新建結構應有助於強化唐人街/國際區、Pioneer Square與Stadium District之間的連結。

社區福利

潛在未來輕軌車站周邊的開發，應致力於提供經濟適用房、商業空間，以及/或可由社區管理的空間等社區效益。

公共空間

新建與改善後的街道、公共空間，或整合在未來開發中的公共可使用庭院與廣場，應創造更多供社區使用與聚會的機會。

經濟

增加居民與人流將同時支援新興商家與既有老店發展。

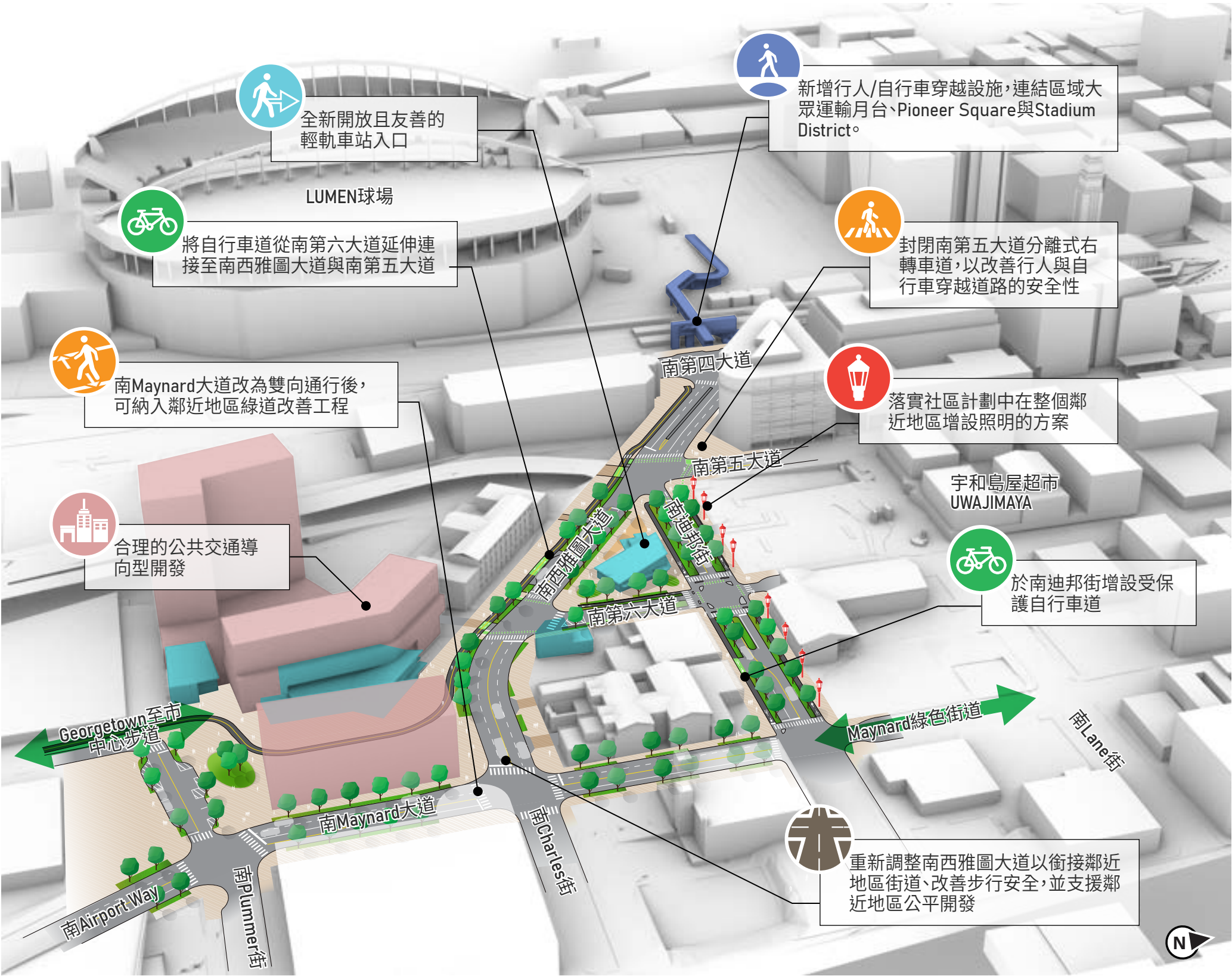


圖4.25. 南部重點地區改善作業概覽。南Focus Area於南迪邦街與南西雅圖大道的概念圖，顯示潛在改善項目。註：設計與施工詳細資訊仍需持續與 Stadium District、Ballard Link擴展項目以及地方土地使用/分區規劃工作進行協調。

南部重點地區：藍圖計劃

主要改善項目

- 1 於整個區域增設或升級行人照明與景觀設施，特別著重於南迪邦街、南西雅圖大道與南Maynard大道周邊。
- 2 於南迪邦街與南西雅圖大道增設受保護自行車道並拓寬人行道。
- 3 開發潛在未來輕軌車站周邊閒置與低度利用土地，以導入住宅、零售、旅宿與社區服務用途。
- 4 興建一座行人橋，連結唐人街/國際區與Lumen球場及Pioneer Square，並串聯南第四大道與南西雅圖大道規劃中的新Sounder出入口。
- 5 封閉南第五大道通往南西雅圖大道的右轉車道。
- 6 重新調整南西雅圖大道以降低車速，並支援新開發周邊更友善行人的環境。



圖4.26. 南部重點地區：AA' 部分。沿著南迪邦街的示意街道剖面圖。

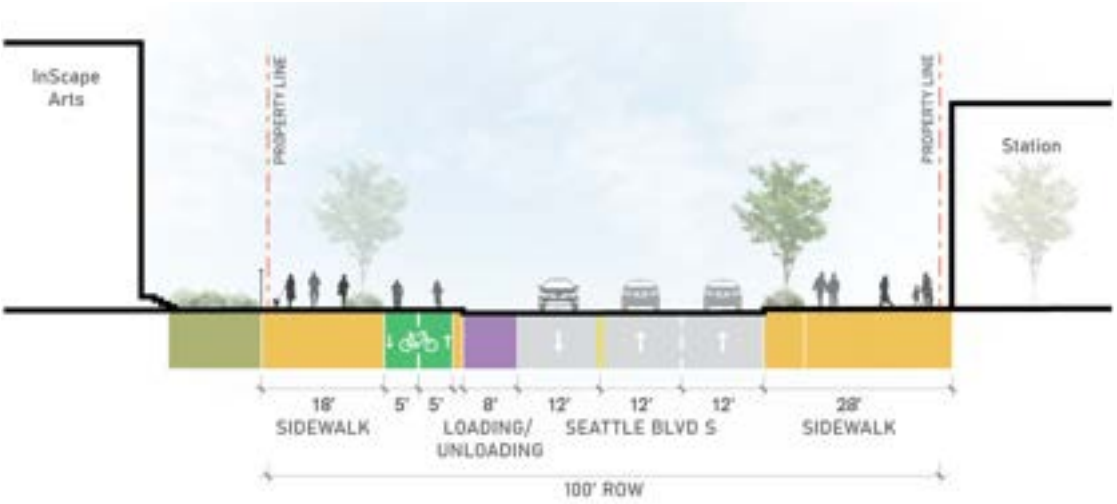


圖4.27. 南部重點地區：BB' 部分。沿著南西雅圖大道的示意街道剖面圖。



圖4.28. 南部重點地區擴大計劃。顯示潛在改善的計劃檢視。註：設計與施工詳細資訊仍需持續與Stadium District、Ballard Link擴展項目以及地方土地使用/分區規劃工作進行協調。



圖4.29. 迪邦地區示意圖。重新構想的南迪邦街與南西雅圖大道交叉路口視角，展示其中一種可能的願景，包括縮減道路寬度以創造寬敞的步行與自行車空間、潛在新輕軌車站，以及大眾運輸導向開發。請注意，雖然車站方案與設計仍持續演進，但無論最終配置為何，以人為本的核心理念都將引導最終成果。



圖4.29. 迪邦地區示意圖。重新構想的南迪邦街與南西雅圖大道交叉路口視角，展示其中一種可能的願景，包括縮減道路寬度以創造寬敞的步行與自行車空間、潛在新輕軌車站，以及大眾運輸導向開發。請注意，雖然車站方案與設計仍持續演進，但無論最終配置為何，以人為本的核心理念都將引導最終成果。

北部重點地區

以歷史悠久的金縣法院與市政廳公園為核心的金縣Civic Campus，位於景街車站與聯合車站北方僅三個街區處。隨著縣政府服務據點與辦公需求的規模與位置改變，此地區已準備迎接新的開發機會。有鑑於此，金縣於COVID-19疫情期間啟動總體規劃工作，構想將數個重要地塊重新開發，使其整合住宅、辦公、零售和其他用途。如果未來於此設置新的輕軌車站，並與現有Pioneer Square車站形成轉乘節點，將有機會進一步帶動相關開發，且其中許多土地目前由公部門持有。西雅圖市也規劃在市政廳公園與周邊公共空間進行配套投資。北部重點地區提出的願景計劃，包括改善行人基礎設施、新增住宅機會，以及升級公共空間，以支援公平開發與更完善的大眾運輸整合。



研究地區以藍色標示

參考計劃

- SCIDpda鄰近地區照明研究；積臣樞紐概念計劃
- 積臣樞紐概念計劃；ST二期車站規劃報告；Pioneer Square街景概念計劃；西雅圖步行總體計劃-2017
- Pioneer Square街景概念計劃、Yesler Crescent公共生活行動計劃、宜居南城中心（2009年）
- 積臣樞紐概念計劃（2019年）



圖4.30. 北部重點地區社區意見。朝西方向俯瞰市政廳公園的空拍影像。藍色標註為研討會期間收集的意見回饋內容。研討會桌面活動照片顯示於影像左上角圓圈內。

63

北部重點地區改善作業

主要改善項目

- 1

透過在第四大道與Jefferson街設置高架人行穿越道，改善從東側進入市政廳公園的行人可及性。
- 2

增設一條與Jefferson街平行的公共爬坡道，協調銜接市政廳公園。
- 3

於James街至南積臣街之間的第四大道拓寬人行道、增設受保護自行車道，並設置景觀緩衝區。
- 4

支援金縣Civic Campus核心地塊進行高密度混合用途開發，並導入經濟適用房。
- 5

透過照明、街道設施與導引系統，提升公共空間品質與安全性。
- 6

於Dilling Way設立一條無路緣石、方便當地居民通行和維護的道路。
- 7

重新配置第五大道與Yesler Way之間的Terrace街，以優先提供行人與公車通行。

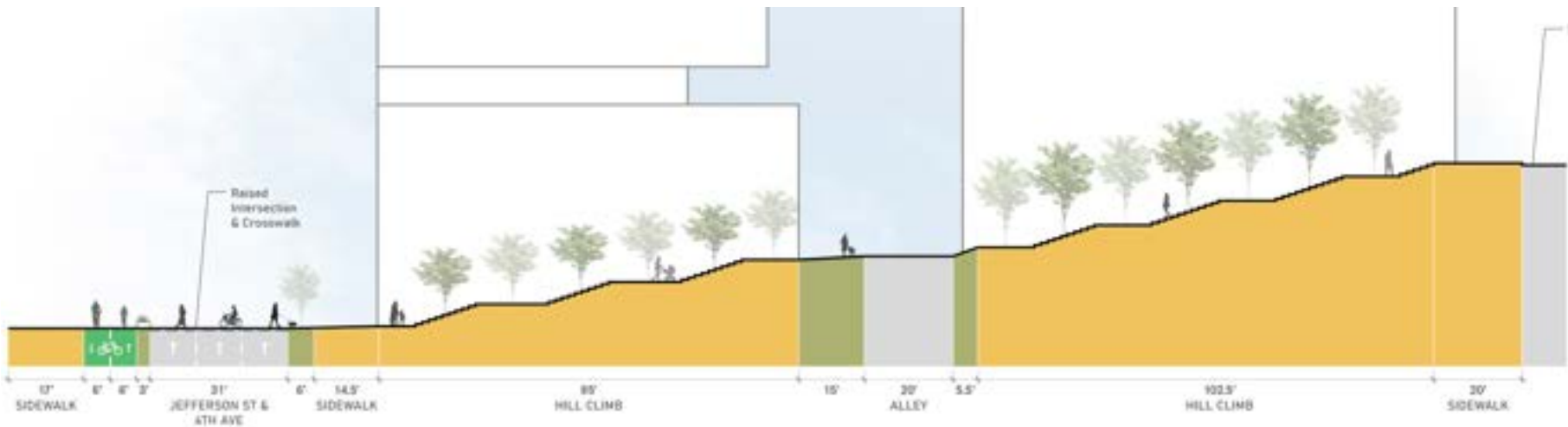


圖4.32. 北部重點地區：AA'部分。展示概念性爬坡通道，以協助行人於第四大道與第五大道之間的陡坡地形通行。

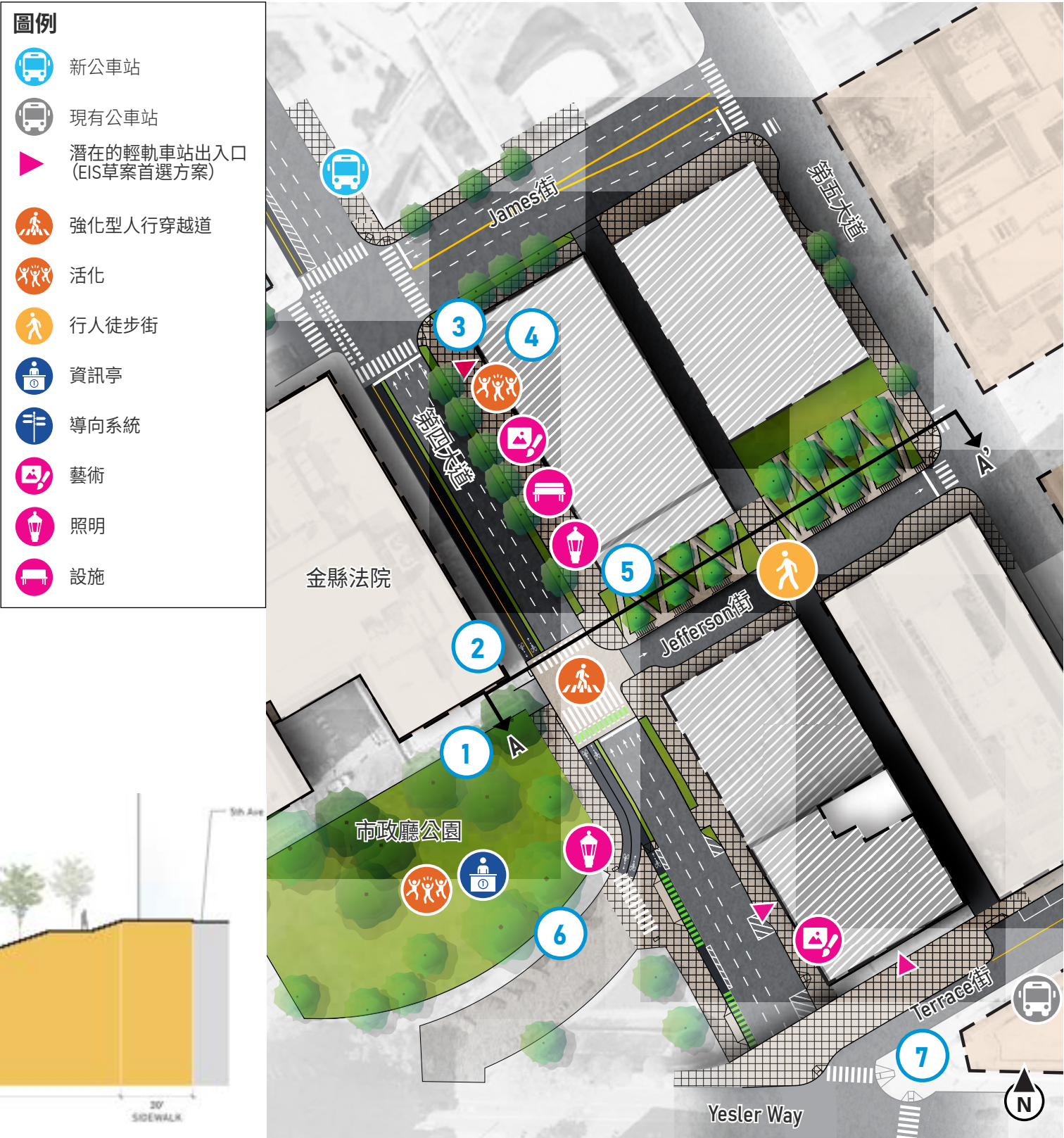


圖4.33. 北部重點地區擴大計劃。概念平面圖顯示北部地區潛在改善項目。註：設計與施工詳細資訊仍需持續與金縣Civic Campus計劃、市政廳公園重新設計，以及Ballard Link擴展項目進行協調。



圖4.34. 市政廳公園往Midtown車站方向視圖。概念圖顯示潛在Midtown輕軌車站出入口、整合式大眾運輸導向開發，以及從改善後的市政廳公園延伸出的公共爬坡通道。

05

實施



實施概覽

本章節將框架計劃轉化為可執行的項目計劃，並透過分階段推動方式，降低施工干擾、結合同步進行的資本工程，並回應社區對安全性、活化、綠地空間，以及保存與開發平衡的優先需求。圖5.01中的排程顯示了重點地區內並行的項目，這些項目將作為南城中心樞紐相關計劃排程的參考；後者則呈現在下一頁的圖5.03中，以提升施工時間表與協調作業的效率。各項目依重點地區與時程分類，以呈現其與各機關計劃與資金週期的對應關係。前面章節已完整說明整體願景，本章則著重於哪些項目可實際推動、其重要性，以及最適合負責下一步工作的機關或單位。每個項目都包含一個大致的成本估算範圍。

接下來頁面中的項目均發展至概念設計階段，多數仍需進一步分析、設計深化，以及各機關之間就實施詳細資訊達成協議。此外，在框架計劃發佈時，Ballard Link擴展項目在南城中心樞紐地區的新輕軌車站位置與配置尚未做出最終決定。這些因素未來可能改變本框架計劃文件中所示的時程、優先順序或設計詳細資訊。持續性的社區參與，將協助社區與項目主辦單位因應未來變化，確保最終實施的項目能夠與本框架計劃所提出的願景保持一致。

影響排程的並行項目與計劃

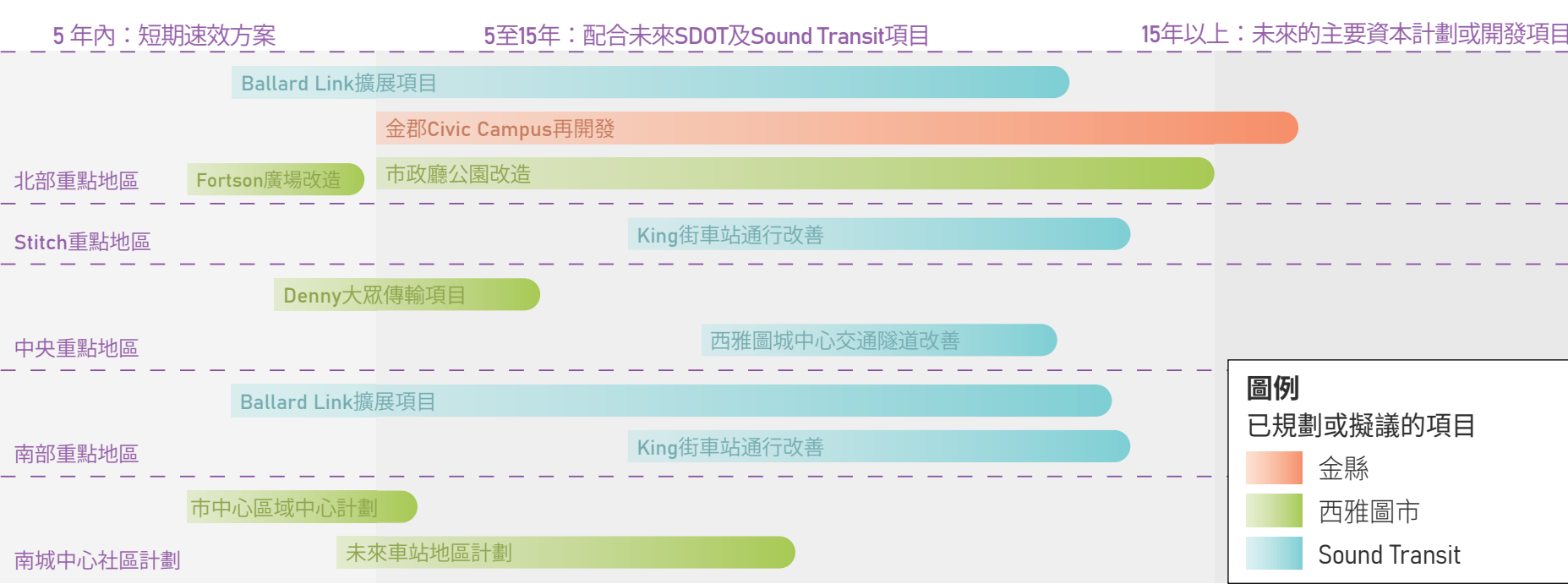


圖5.01. 並行項目時間表。



圖5.02. 實施協調。此圖說明，透過協調資金、共享資源、整合項目時程，以及持續性的社區參與所支援的整合規劃，如何實現高效率施工排序、最大化公共投資效益，並支持南城中心樞紐內複雜且跨機關的資本工程、營運與長期改善項目順利推動。

項目清單和時間表

0-5年	5-15年	15年以上
社區人行穿越道1.1		Sounder北側出入口改造項目1.9
短期街景改善項目1.2		第二大道南延段與南積臣街重建1.8
行人號誌改善項目1.3	第二大道南延段道路瘦身：第二階段1.5	
第二大道南延段道路瘦身：第一階段1.4	通往景街火車站的地方自行車連結1.6	
Stitch重點地區	南第四大道改善項目	1.7
	IDS廣場翻新2.1	
	南第四大道於南景街的人行穿越道2.2	
	聯合車站活化2.3	
	景街節慶街2.4	
	南第五大道自行車專用道擴展項目2.5	
中央重點地區	南第四大道改善項目2.6	
	南迪邦街道路瘦身與街景改善3.1	
	南第六大道街景3.2	
	南西雅圖大道街道格局重整	3.3
	南西雅圖大道土地使用變更	3.4
		南西雅圖大道自行車專用道3.6
南部重點地區		南西雅圖大道行人橋3.7
	Terrace街行人化4.1	
	第四大道自行車道改善項目4.2	
北部重點地區		Jefferson街街景5.1
		金縣Civic Campus重建計劃5.2

圖5.03. 項目清單和時間表。

Stitch重點地區

願景概覽

Stitch重點地區將由Sound Transit推動景街火車站Sunder通道改善項目，並由西雅圖市政府推動第二大道南延段與南積臣街橋梁結構的潛在補強或重建。地區街道與公共空間改善項目則規劃在上述投資前後分階段進行，並依各機關主辦單位最終決策進一步調整。短期措施著重於安全性、辨識性，以及低干擾的升級項目。中期工程則包括拓寬人行道、自行車道，以及完成廣場與街景改善。長期工程將配合橋梁補強/重建與Sunder通道改善項目同步推動。

項目實施

9

總預估成本*

\$3,000萬

所有成本均以2025年美元計價，並包含硬成本與軟成本。用地取得費用不包含在內，並假設將由其他資本計畫承擔或無需支出。上述成本估算屬於高層級概算，且可能隨設計細節的發展而調整。

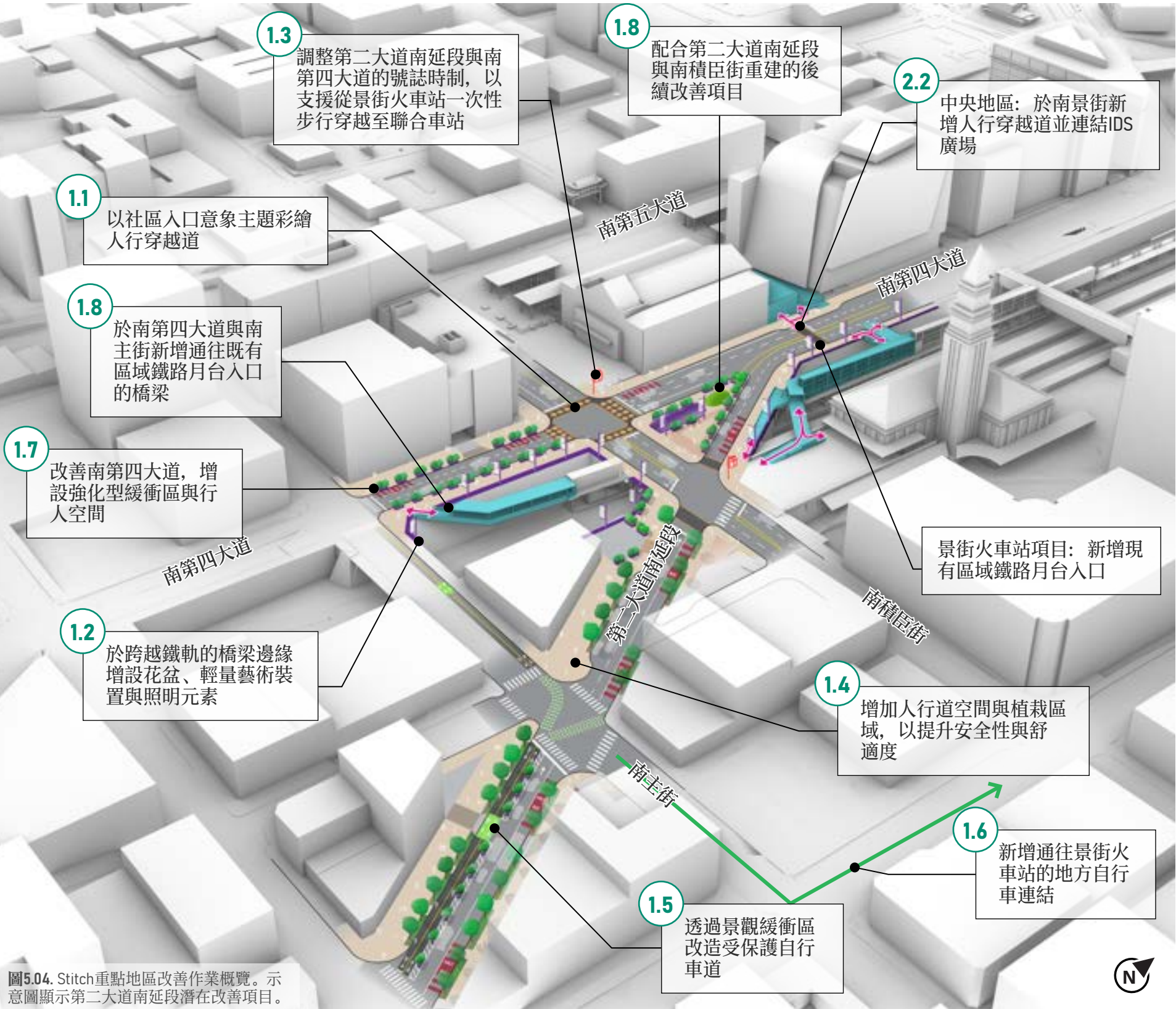


圖5.04. Stitch重點地區改善作業概覽。示意圖顯示第二大道南延段潛在改善項目。

Stitch重點地區項目

未來5年內的項目：快速改善措施

1.1 社區人行穿越道

內容：拓寬並以反映CID與Pioneer Square社區特色的裝飾性設計強化人行穿越道，同時提升此區最繁忙轉乘點的可視性。

原因：此為高度可見、可快速施作的改善措施，可與更廣泛的安全改善工作互相配合，並可結合Vision Zero/積臣沿線地區相關計劃與大型活動時程。

後續步驟：由西雅圖交通局 (Seattle Department of Transportation, SDOT) 主導設計與執行，並與同步進行中的項目與計劃協調。

預估成本：\$100萬以下。

1.3 行人號誌改善項目

內容：調整號誌時制，以減少景街車站與聯合車站之間行人穿越的等待時間。

原因：在不需進行大型施工的情況下降低轉乘阻礙，並強化Stitch以人為本的理念。

後續步驟：由SDOT主導項目開發與執行；有機會透過現行SDOT專項稅收推動。

預估成本：未另列獨立成本。

1.2 短期街景改善項目

內容：於跨越BNSF鐵路的橋梁邊緣增設輕量花盆、照明與藝術裝置，營造更具維護感的環境並柔化硬鋪面空間。

原因：在橋梁結構長期方案尚未確定前，先行改善民眾對安全性與舒適度的感受落差。

後續步驟：由SDOT主導設計與執行，並可與藝術與文化辦公室協調合作；後續維護建議由商業改善區 (Business Improvement Area, BIA) 或合作夥伴負責。

預估成本：\$100萬以下。

1.4 第二大道南延段翻新：第一階段

內容：進行路緣與人行道延伸、車道重整與街景改善；在保留必要公車/一般車流通行的前提下，新增受保護自行車空間並拓寬人行道。

原因：立即帶來安全與活化效益；同時為中期行人、自行車與大眾運輸導向網路鋪路，並配合長期基礎設施投資推進。

設計基礎：新街道配置將提供專用公車道、拓寬人行道 (約27呎/25呎)，並新增一條12呎寬雙向自行車道與緩衝區；路緣轉角半徑與坡道設計符合公車/《美國殘障人士法案》(Americans with Disabilities Act, ADA) 需求。

後續步驟：由SDOT主導項目開發與執行；資金來源可包括現有SDOT計劃，以爭取相關補助。

預估成本：\$500萬至\$2000萬。



圖5.05. Stitch重點地區項目 (5年內)。示意圖顯示未來5年內第二大道南延段改善項目。
註：設計與執行詳細資訊將依後續項目開發、跨機關協調及資金協議結果調整。

Stitch重點地區項目

5至15年內項目：配合未來SDOT與SOUND TRANSIT同步推動公共交通項目

1.5 第二大道南延段翻新：第二階段

內容：將第一階段的街道與人行道改善向北延伸，並重建Union Plaza/南第三大道臨街面，以改善行人空間、釐清車站區域動線，並整合新的自行車設施與廣場改善。

原因：逐步建立連續且直覺化的轉乘環境；預計在短期調整措施與公車網路重整完成後推動。

後續步驟：由SDOT主導項目開發；時程將取決於Ballard Link擴展項目 (Ballard Link Extension, BLE) 完成後KCM市中心公車網路重整，且須與第二大道南延段橋梁後續計劃同步協調；潛在資金來源包括未來專項稅收，並可能由KCM共同出資。

預估成本：\$500萬至\$2000萬。

1.6 通往景街火車站的地方自行車連接路線

內容：重新鋪設路面、重新配置車道，並打造適合所有年齡與能力使用者的自行車設施，串聯南主街上的第二大道南延段自行車道與景街火車站，路線包含南主街、第二大道南延段與南景街。

原因：為希望前往景街火車站主要旅客入口的自行車使用者提供最後一哩連結。

後續步驟：由SDOT主導項目開發；潛在資金來源包括現行或未來專項稅收。

預估成本：\$100萬至\$500萬。

1.7 南第四大道改善項目 (5-15年以上)

內容：路線延伸、車道重整，以及建置適合所有年齡與能力使用者的自行車連結，串聯南主街自行車道與南Washington街以北的自行車網路。

原因：將以車輛為主導的分隔空間轉變為更安全的穿越環境與連續自行車主幹道，以支援車站轉乘。

後續步驟：由SDOT主導設計與執行；時程將取決於KCM市中心公車網路重整與BLE項目的進度；潛在資金來源包括未來稅收、Sound Transit 3號議案非機動通行補助或KCM出資。

預估成本：\$100萬至\$500萬。

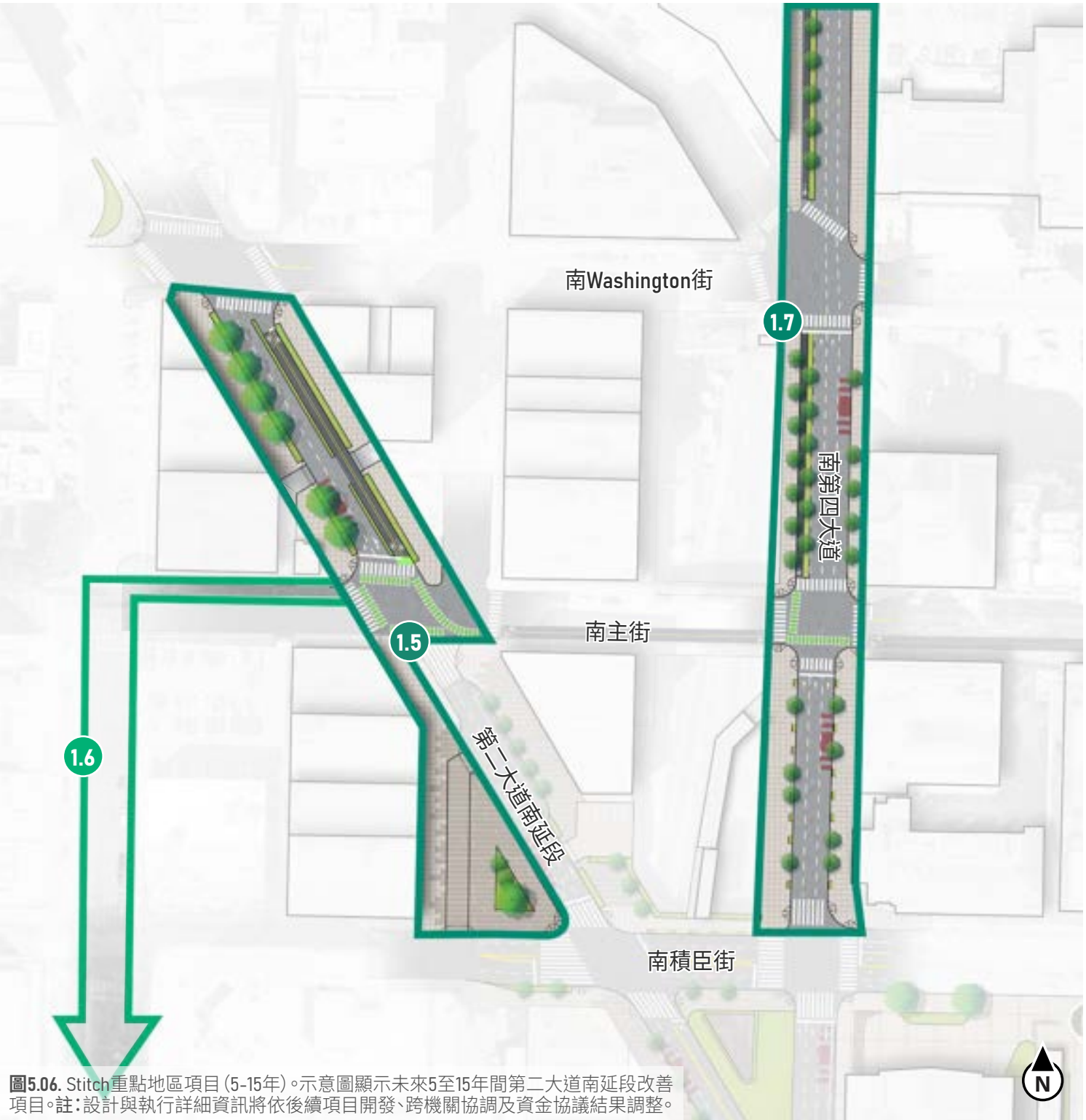


圖5.06. Stitch重點地區項目 (5-15年)。示意圖顯示未來5至15年間第二大道南延段改善項目。註：設計與執行詳細資訊將依後續項目開發、跨機關協調及資金協議結果調整。

Stitch重點地區項目

15年以上項目：未來大型資本計劃或開發案

1.8 南第二大道延伸段與南積臣街重建

內容：配合SDOT未來對南第二大道延伸段與南積臣街橋梁結構進行補強或汰換時，一併實施永久性街景改善工程。

原因：橋梁補強或汰換工程可能創造重新分配街道與人行道空間的機會。

後續步驟：由SDOT選定方案並推進設計與執行計劃；SDOT先前研究指出，如果採用汰換方案，可能需要提高橋梁高度，進而影響周邊道路銜接與施工分階段安排。

預估成本：納入未來橋梁計劃。

1.9 SOUNDER北側出入口改造項目

內容：新建一座橋梁，連接南第四大道與南主街至南積臣街以北的現有Sonder入口樓梯。

原因：為Sonder乘客提供更直接的動線，減輕積臣街周邊瓶頸，並支援Stitch作為「鐵路串聯鐵路」節點的辨識性。

後續步驟：由Sound Transit主導項目開發；可作為非機動車 (Non-Motorized, NM) 無障礙通行費或州/聯邦補助資金申請候選項目。

預估成本：\$500萬至\$2000萬。

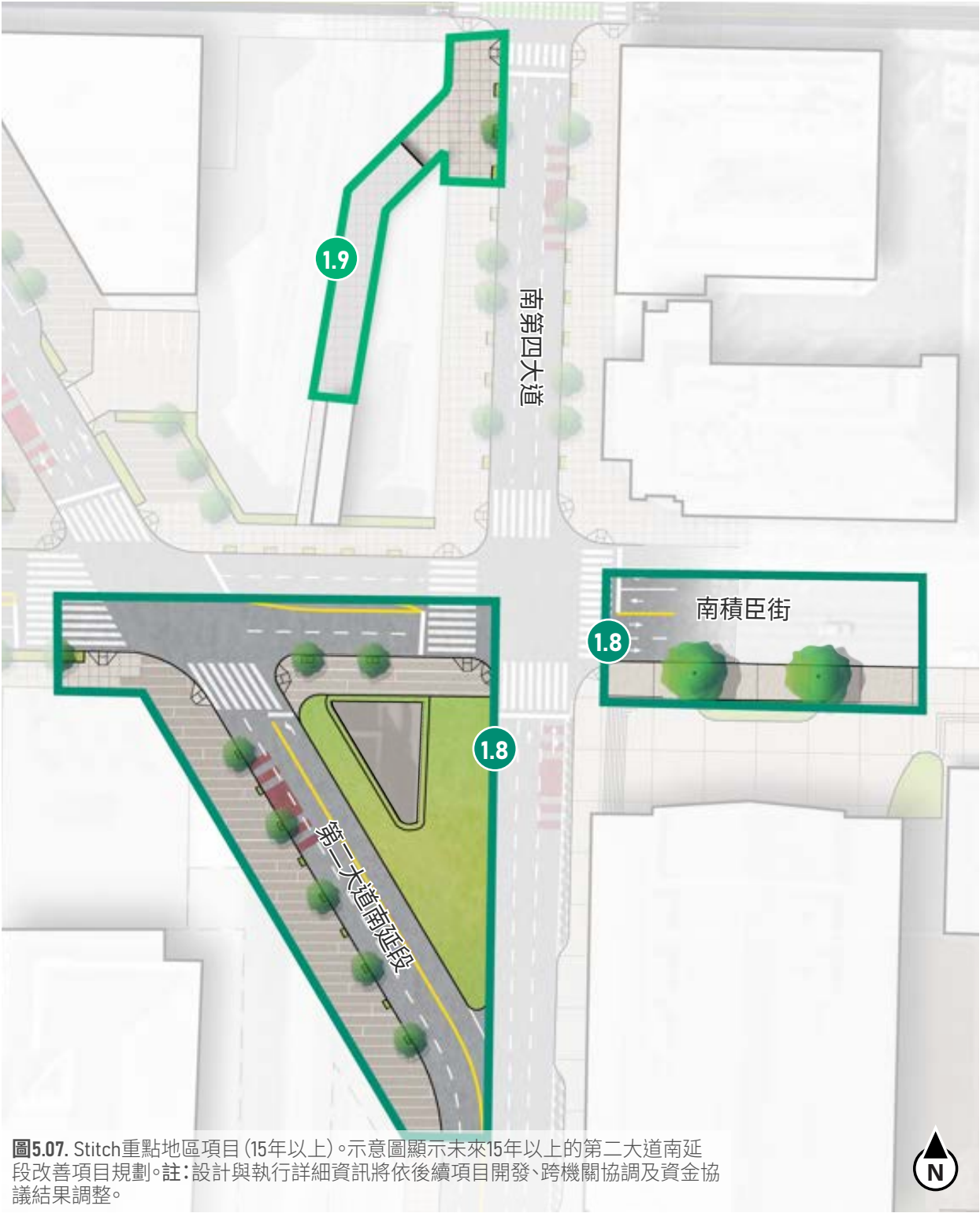


圖5.07. Stitch重點地區項目 (15年以上)。示意圖顯示未來15年以上的第二大道南延伸段改善項目規劃。註：設計與執行詳細資訊將依後續項目開發、跨機關協調及資金協議結果調整。



中央重點地區

願景概覽

如果Ballard Link擴展項目在北部與南部重點地區採用首選方案的車站位置，則中央重點地區中大部分改善項目均可作為獨立項目推進。雖然實施時程不依賴其他規劃中的大型資本工程，但仍需新增資本項目，才能推進設計與執行。中央地區著重於聯合車站與國際區車站 (International District Station, IDS) 廣場升級改造、南景街節慶街，以及南第四大道與南景街更安全的過街設施，藉此在樞紐核心打造一致且深具文化特色的空間體驗。

項目實施

6

總預估成本*

\$7900萬

所有成本均以2025年美元計價，並包含硬成本與軟成本。用地取得費用不包含在內，並假設將由其他資本計畫承擔或無需支出。上述成本估算屬於高層級概算，且可能隨設計細節的發展而調整。

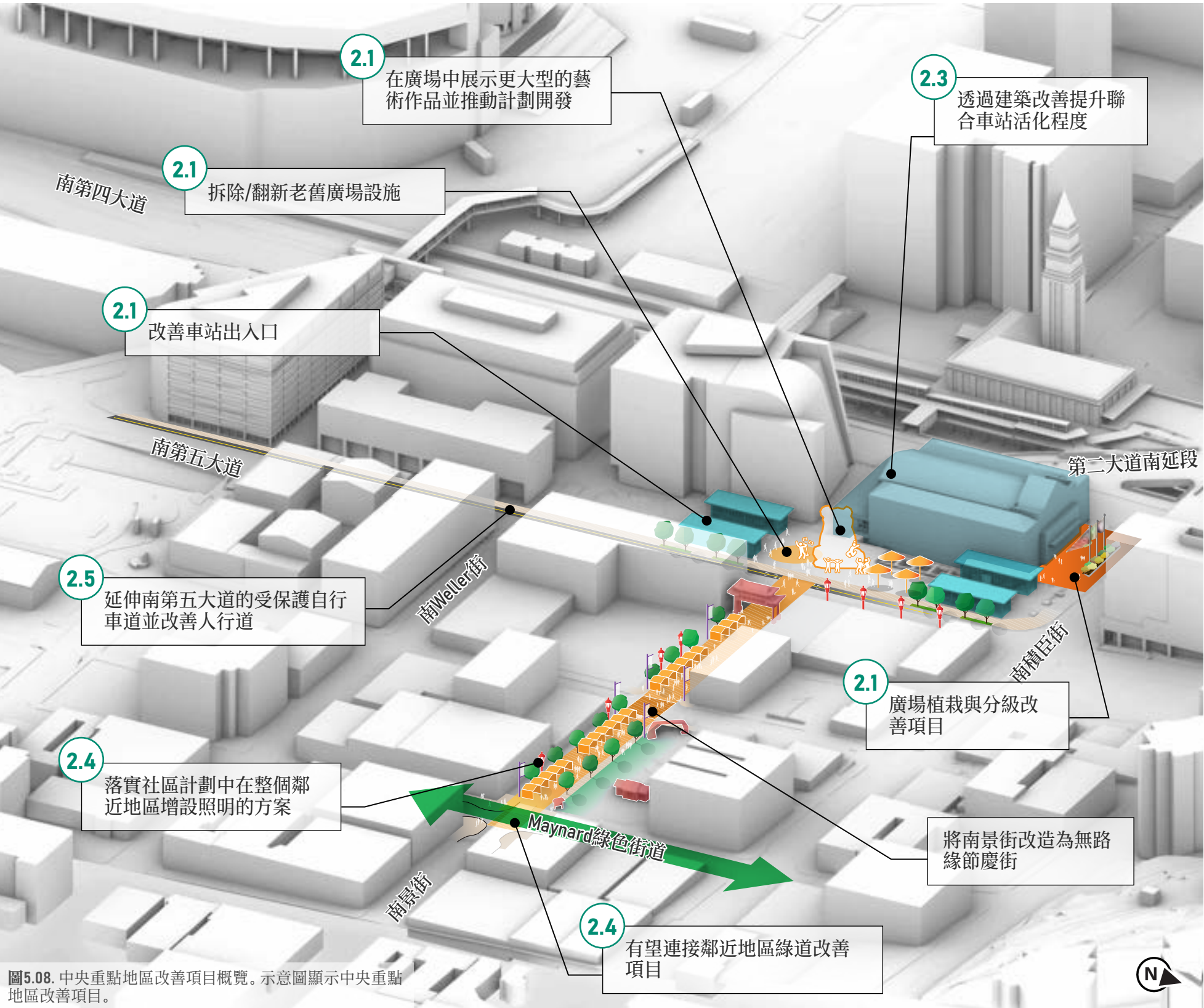


圖5.08. 中央重點地區改善項目概覽。示意圖顯示中央重點地區改善項目。

中央重點地區項目

5至15年內項目：配合未來SDOT與SOUND TRANSIT項目同步推動

2.1 IDS廣場翻新

內容：拆除老舊設施；更換鋪面與車站入口遮棚；新增照明、植栽、藝術裝置、陳設，以及通往南第四大道的全新步行通道。

原因：此廣場是Link與整個區域的「主要門面」，透過本次改建工程，使其重新成為友善且易辨識的公共空間，並推動聯合車站的活化啟用。

後續步驟：由Sound Transit主導項目開發；時程將與聯合車站活化計劃協調，以維持一致的材料與導引系統設計；潛在資金來源包括聯邦補助和/或與功能升級相關的設施基金。

預估成本：\$2000萬以上。

2.2 南景街的南第四大道行人穿越道

內容：打造一條全新的直接人行橫道，連接景街火車站的Sunder入口與聯合車站穿堂。

原因：縮短民眾最常使用的轉乘動線；提高南景街節慶街與廣場的空間辨識度。

後續步驟：由SDOT主導項目開發；時程將與ST3景街火車站 (King Street Station, KSS) 規劃、聯合車站活化設計同步協調；潛在資金來源包括未來專項稅收。

預估成本：\$100萬至\$500萬。

2.3 聯合車站活化啟用

內容：以適應性再利用方式全面投用穿堂（冬季花園/公共活動空間）、穿堂通道（咖啡廳、服務台、垂直動線）、夾層（社區辦公室/會議空間），以及花園層（彈性青年休閒/表演空間）；並採取分階段推動，以降低對現有機構運作的干擾。

原因：這是社區長期以來的重要訴求；重新開放歷史性公共空間，恢復日常公共活動，並增加具包容性的活動項目，與戶外廣場空間互補。

後續步驟：由Sound Transit主導項目開發；時程將與IDS廣場翻新作業進行協調，以維持一致的公共空間設計。外部變更需經國際特別審查區與Pioneer Square保護委員會審查，且可能需要州與聯邦歷史保存主管機構同意。潛在資金來源包括州與聯邦補助和/或與功能性升級改造相關的設施基金。

預估成本：\$2000萬以上。

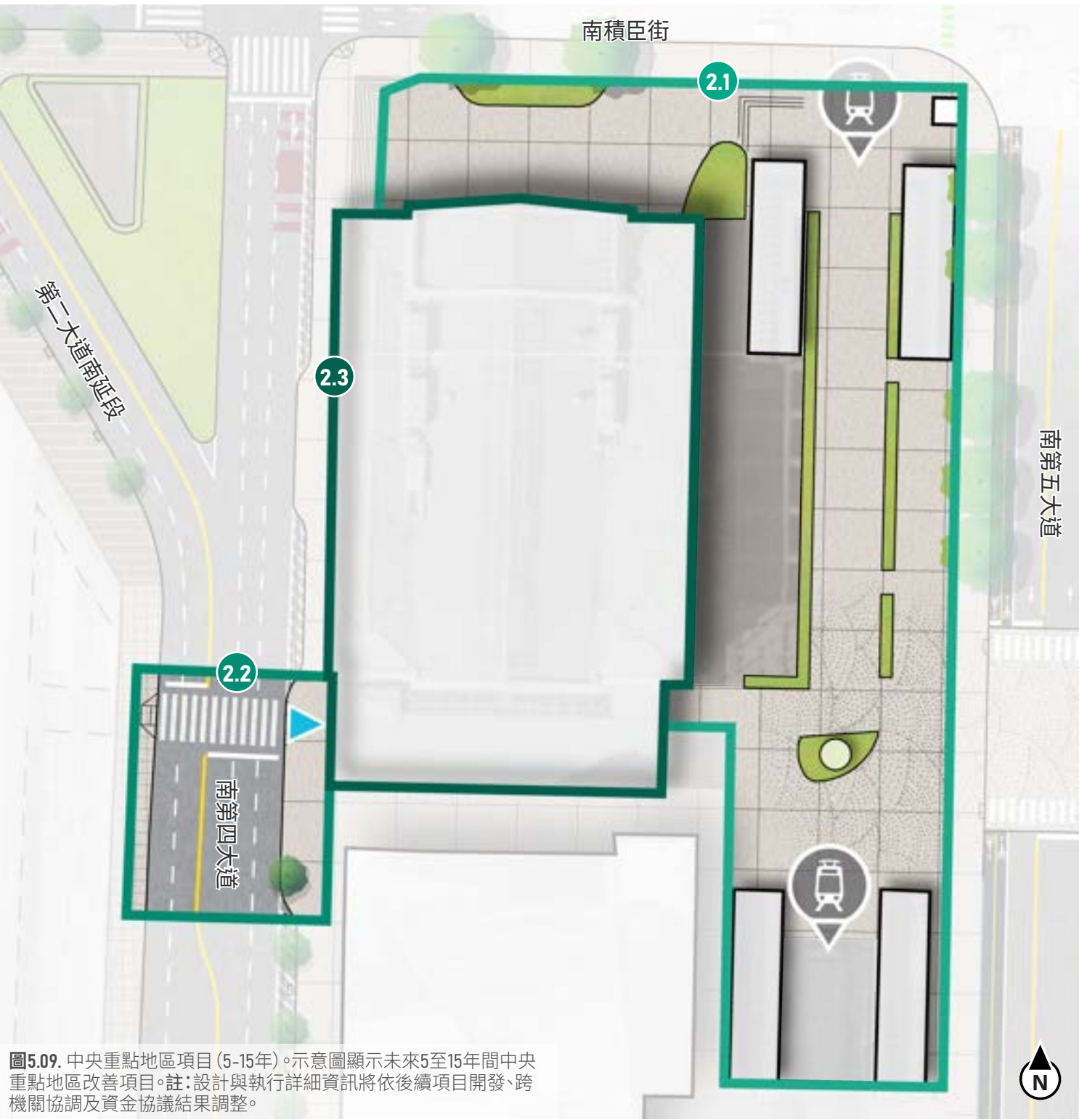


圖5.09. 中央重點地區項目（5-15年）。示意圖顯示未來5至15年間中央重點地區改善項目。註：設計與執行詳細資訊將依後續項目開發、跨機關協調及資金協議結果調整。

中央重點地區項目

5至15年內項目：配合未來SDOT與SOUND TRANSIT項目同步推動

2.4 南景街節慶街

內容：將南景街改造為可彈性使用的行人優先通行廊道，設置抬高式行人穿越道、特色鋪面，以及按需封閉車流以舉辦活動的機制。此設計將連接聯合車站廣場、慶喜公園與鄰近地區活動空間。

原因：真正落實最受期待的「以人為本」東西向連通通道；無需單獨申請封路即可開辦市集與文化活動。

後續步驟：由SDOT主導項目開發；時程與設計將與聯合車站活化及IDS廣場翻新作業同步協調，以打造一致的公共空間環境。潛在資金來源包括州與聯邦補助，以及未來專項稅收。

預估成本：\$100萬至\$500萬。

2.5 南第五大道自行車專用道擴展項目

內容：將現有防護設施向南延伸；封閉南第五大道通往南西雅圖大道的右轉分流車道，以減少車流交匯衝突。

原因：在樞紐地區內打造連續、全年齡與能力適用的連通路線，連接市中心自行車網絡以及通往Georgetown與Central District的路線。

後續步驟：由SDOT主導項目開發；時程將與BLE及SCL Denny-Mass輸電工程施工時段同步協調。

預估成本：\$100萬以下。

2.6 南第四大道改善項目

內容：調整車道佈局，在東側增設緩衝步行區，透過低影響快速改造提升轉乘動線辨識度與出行舒適度。

原因：在評估長期沿線地區改造計劃期間，先行提升短期安全性與步行舒適度。

後續步驟：由SDOT主導設計與執行。時程配合BLE完工後的KCM市中心公車網路重整，以及景街站出入口改善工程。潛在資金來源包括未來專項稅收。

預估成本：\$100萬至\$500萬。

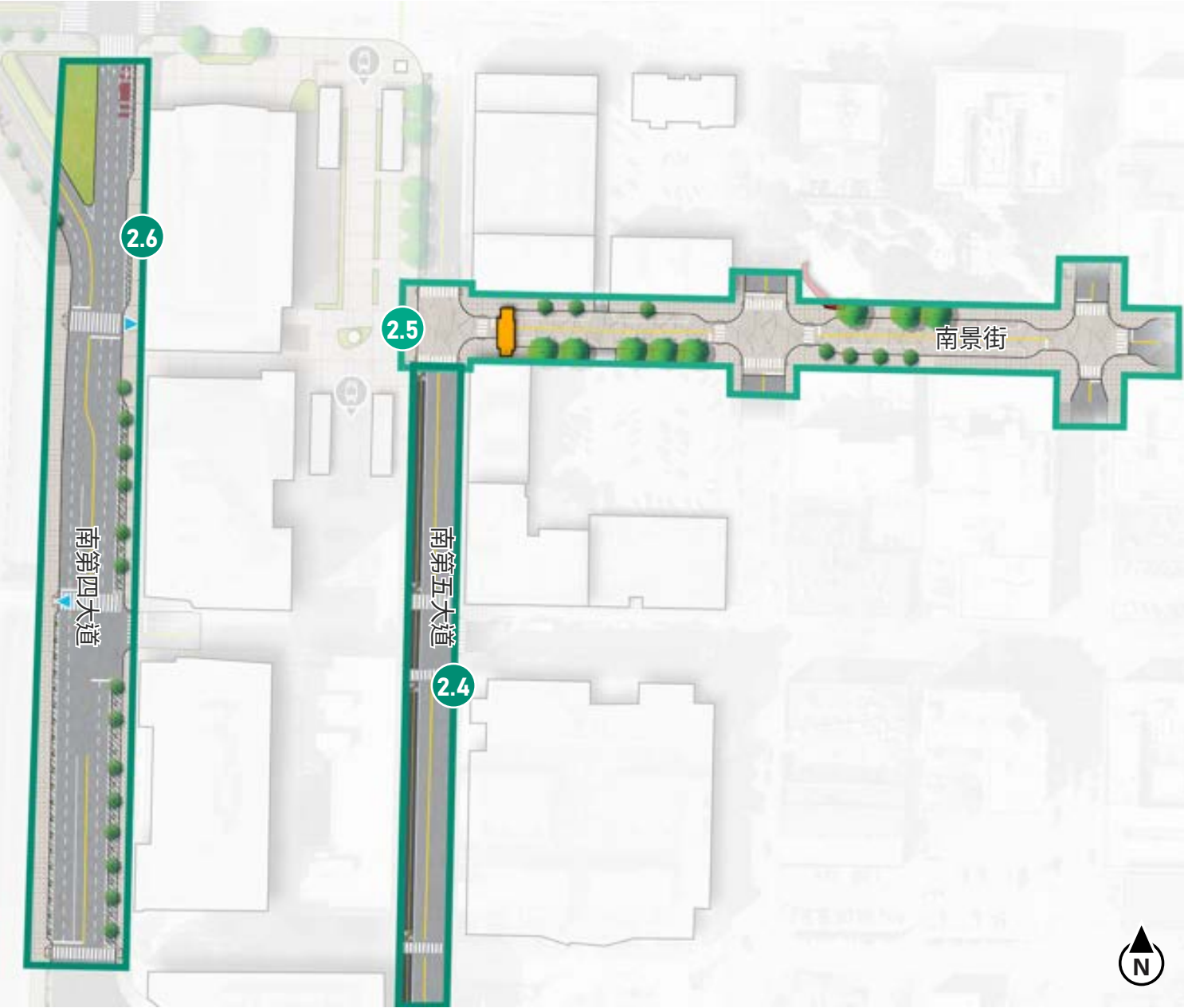


圖5.10. 中央重點地區項目 (5-15年)。示意圖顯示未來5至15年間中央重點地區改善項目。
註：設計與執行詳細資訊將依後續項目開發、跨機關協調及資金協議結果調整。

南部重點地區

願景概覽

南部重點地區未來可能透過Ballard Link擴展項目與景街火車站Sunder通道改善項目計劃獲得Sound Transit投資。與西雅圖市合作的區域街道與公共空間改善項目，大多擬議在上述投資完成後推動，或作為其一部分整合實施，並依Sound Transit委員會最終決策調整。該工程將重新整頓南西雅圖大道、南第六大道及南迪邦街周邊的街道，打造更安全的多模式連結，為潛在新輕軌車站與周邊再開發預作準備，並透過潛在行人橋連接Stadium District。

項目實施

7

總預估成本* \$7700萬

所有成本均以2025年美元計價，並包含硬成本與軟成本。用地取得費用不包含在內，並假設將由其他資本計畫承擔或無需支出。上述成本估算屬於高層級概算，且可能隨設計細節的發展而調整。

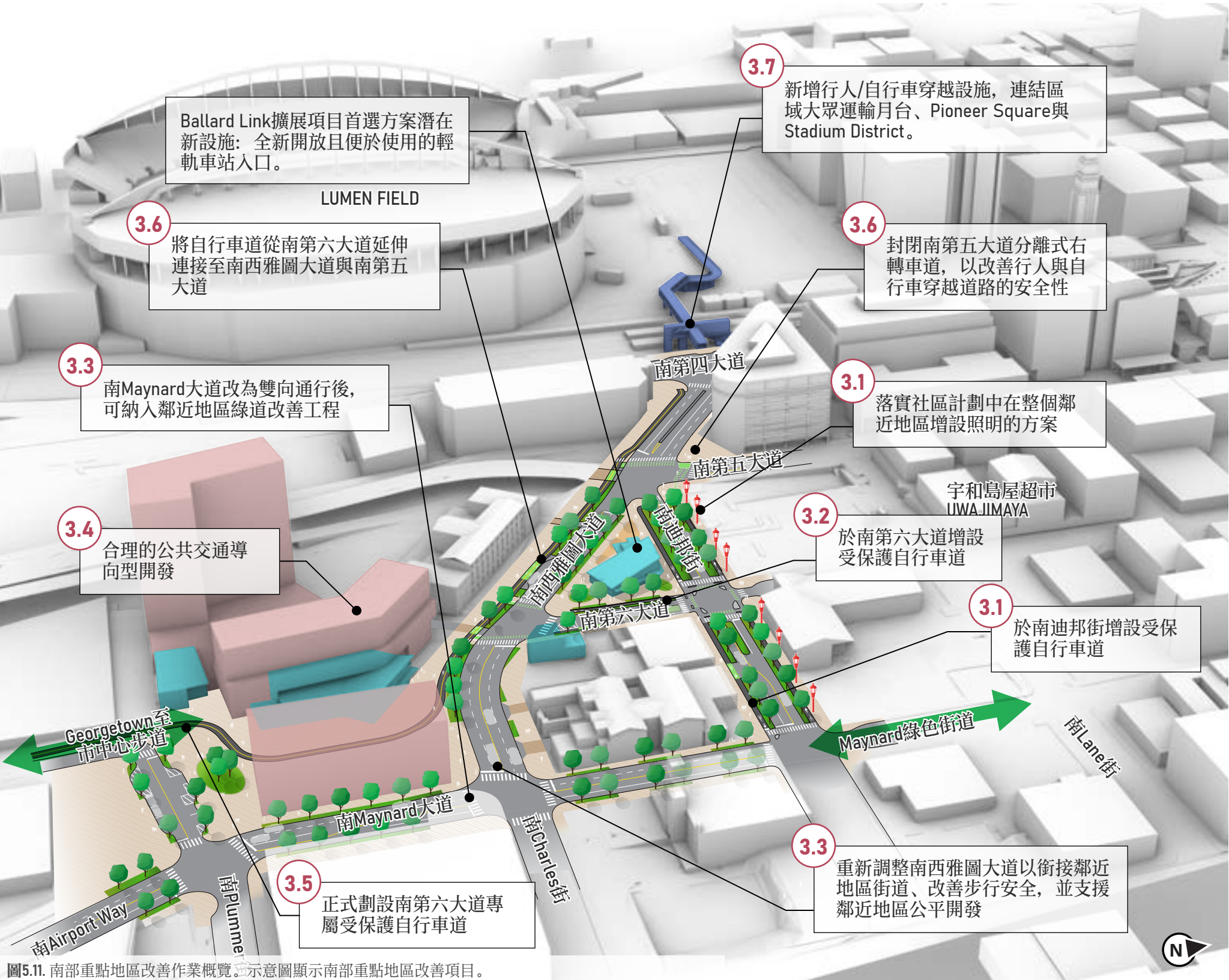


圖5.11. 南部重點地區改善作業概覽。示意圖顯示南部重點地區改善項目。

南部重點地區項目

5至15年內項目：配合未來SDOT與SOUND TRANSIT項目同步推動

3.1 南迪邦街車道重整與街景改善

內容：縮減道路寬度及重新配置車道，增設全年齡段與全能力適用的受保護自行車道，延伸路緣/人行道，增設醒目人行橫道、綠化植栽及行人尺度照明。

原因：填補首要的安全缺口；支援所有年齡層在CID唐人街/國際區、Inscape與未來擬修建輕軌車站區域之間的通行需求。

後續步驟：由SDOT主導設計，且可能與ST共同執行。ST將配合BLE（首選方案）復原工程，負責南第五大道與南第六大道之間的街道南側區段施工。市政府將透過未來專項稅收或補助進，負責其餘路段的工程或籌措資金。

預估成本：\$500萬至\$2000萬。

3.2 南第六大道街景

內容：推動完整街道改善，包括延伸路緣/人行道、受保護自行車道，以及優化沿街綠景。

原因：打造舒適的南北向主幹動線，連接南城中心（South of Downtown, SODO）步道、南西雅圖大道自行車道，以及南迪邦街改善路段。

後續步驟：由ST依SDOT指導進行設計；由ST負責執行，歸屬BLE首選方案復原工程的一部分。

預估成本：\$100萬至\$500萬。



圖5.12. 南部重點地區項目（5-15年）。示意圖顯示未來5至10年間南部重點地區改善項目。註：設計與執行詳細資訊將依後續項目開發、跨機關協調及資金協議結果調整。

南部重點地區項目

5至15年以上項目：配合或接續未來SDOT與SOUND TRANSIT項目同步推動

3.3 南西雅圖大道街道格局重新調整

內容：重新調整南西雅圖大道，以降低車流量、提升安全性，並在潛在新建輕軌車站周邊創造更多公平的大眾運輸導向型發展 (Transit-Oriented Development, TOD) 機會；包含受保護自行車設施與行人通道改善工程。

原因：修復長期存在的道路不連貫問題，並建立公平發展與更安全的大眾運輸通行整體架構。

後續步驟：由SDOT主導項目策略與開發；時程將與西雅圖大道土地使用變更（規劃與社區發展辦公室 (Office of Planning and Community Development, OPCD)）密切協調。

預估成本：\$2000萬以上。

3.4 南西雅圖大道土地使用變更

內容：探討分區調整、開發協議與物業收購等措施，以推動實現潛在新建輕軌車站周邊的公平TOD目標。

原因：一方面進行街道空間改造，另一方面推動能帶來社區效益的政策/合作夥伴關係。

後續步驟：由OPCD主導；並與ST和業主協調。

預估成本：（未核算成本；涉及人員/法務作業）。



南部重點地區項目

15年以上的項目：未來大型資本計劃或開發案

3.5 南第六大道步道

內容：重建/規範南第六大道步道路段，並配合自行車專用道與街道格局重整，向北連接SODO步道。

原因：補齊最後一段缺失路段，建立連接市中心、南城中心與Georgetown的完整受保護自行車網路。

後續步驟：由SDOT主導項目開發；工程可能結合BLE (首選方案) 復原工程及潛在私人開發案，與ST分工推動。

預估成本：\$100萬至\$500萬。

3.6 南西雅圖大道自行車專用道

內容：沿南西雅圖大道設置雙向受保護設施，完善廊帶通往SODO步道的路段。

原因：打造清楚且適合所有年齡層安全使用的交通網路，並與南第五大道延伸工程互相銜接。

後續步驟：由SDOT主導項目開發；實際作業可能透過BLE (首選方案) 復原工程與ST共同推動。潛在資金來源包括ST3非機動化通行補助，或下一項專項稅收。

預估成本：\$100萬至\$500萬。

3.7 南西雅圖大道行人橋

內容：新建一座行人/自行車通行橋，連接南第四大道/南西雅圖大道的Sounder公共出入口平台與跨越BNSF後的Lumen球場入口廣場。

原因：這是長遠且具有高效益的連接工程，可減少平面交叉路口通行衝突，串接樞紐區與Stadium District。

後續步驟：由ST主導項目開發，並與Stadium Authority/SDOT協調；實際執行方式尚待確認。潛在資金來源包括補助、貸款和/或公私部門協力。

預估成本：\$2000萬以上。

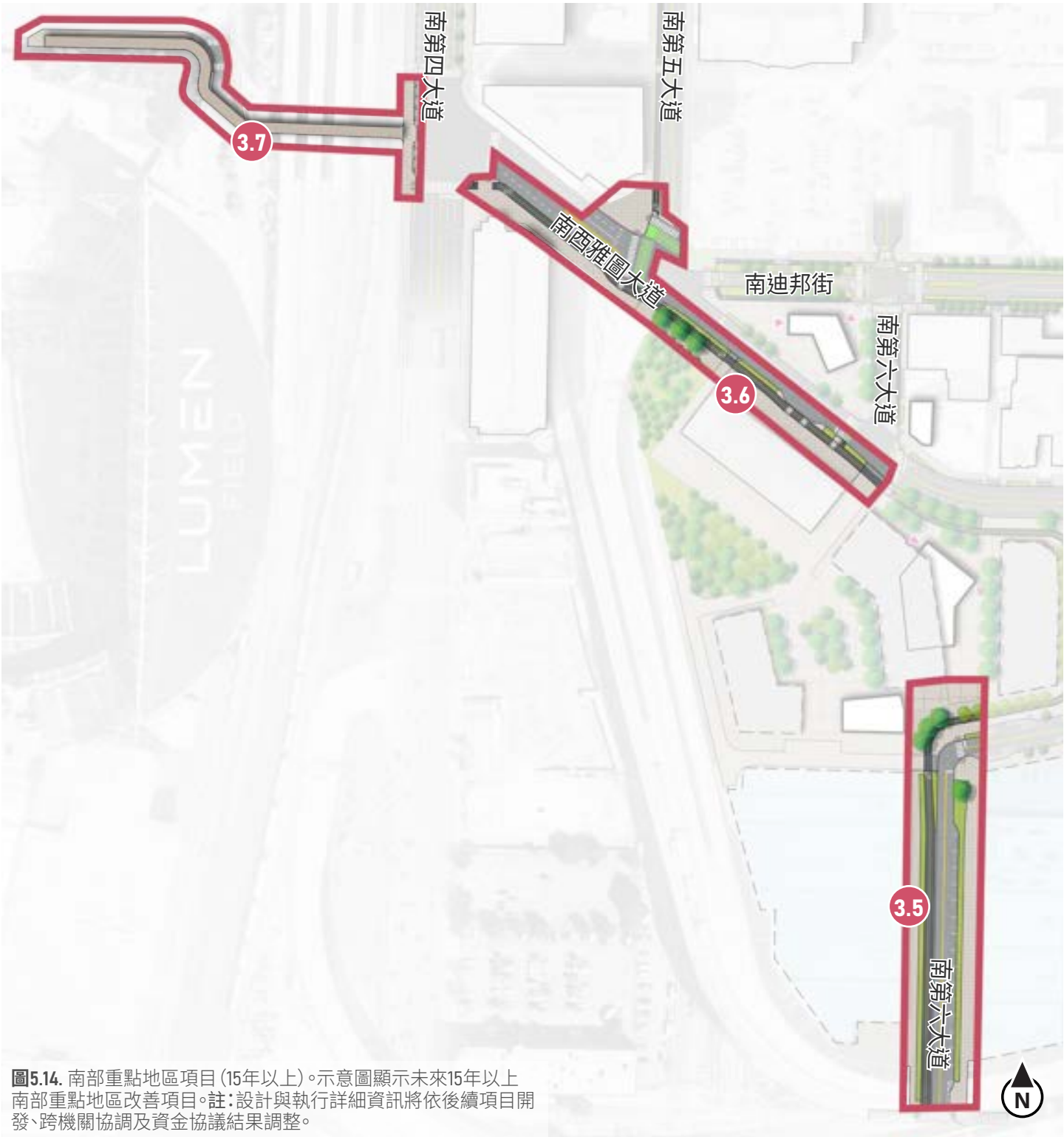


圖5.14. 南部重點地區項目 (15年以上)。示意圖顯示未來15年以上南部重點地區改善項目。註：設計與執行詳細資訊將依後續項目開發、跨機關協調及資金協議結果調整。

北部重點地區

願景概覽

北部重點地區未來可能透過ST的Ballard Link擴展項目，以及金縣的金縣Civic Campus計劃獲得投資。地區內大部分街道與公共空間改善，均擬議在上述投資完成後或作為其一部分推動，並依各機關委員會最終決策調整。北部地區將升級Civic Campus邊界與重要東西向路線 (Jefferson/Terrace)，提升市政廳公園與未來潛在輕軌車站以及周邊再開發區域的安全性與辨識性，同時維持與歷史公共空間的相容性。

項目實施

4

總預估成本*

\$150萬

所有成本均以2025年美元計價，並包含硬成本與軟成本。用地取得費用不包含在內，並假設將由其他資本計畫承擔或無需支出。上述成本估算屬於高層級概算，且可能隨設計細節的發展而調整。

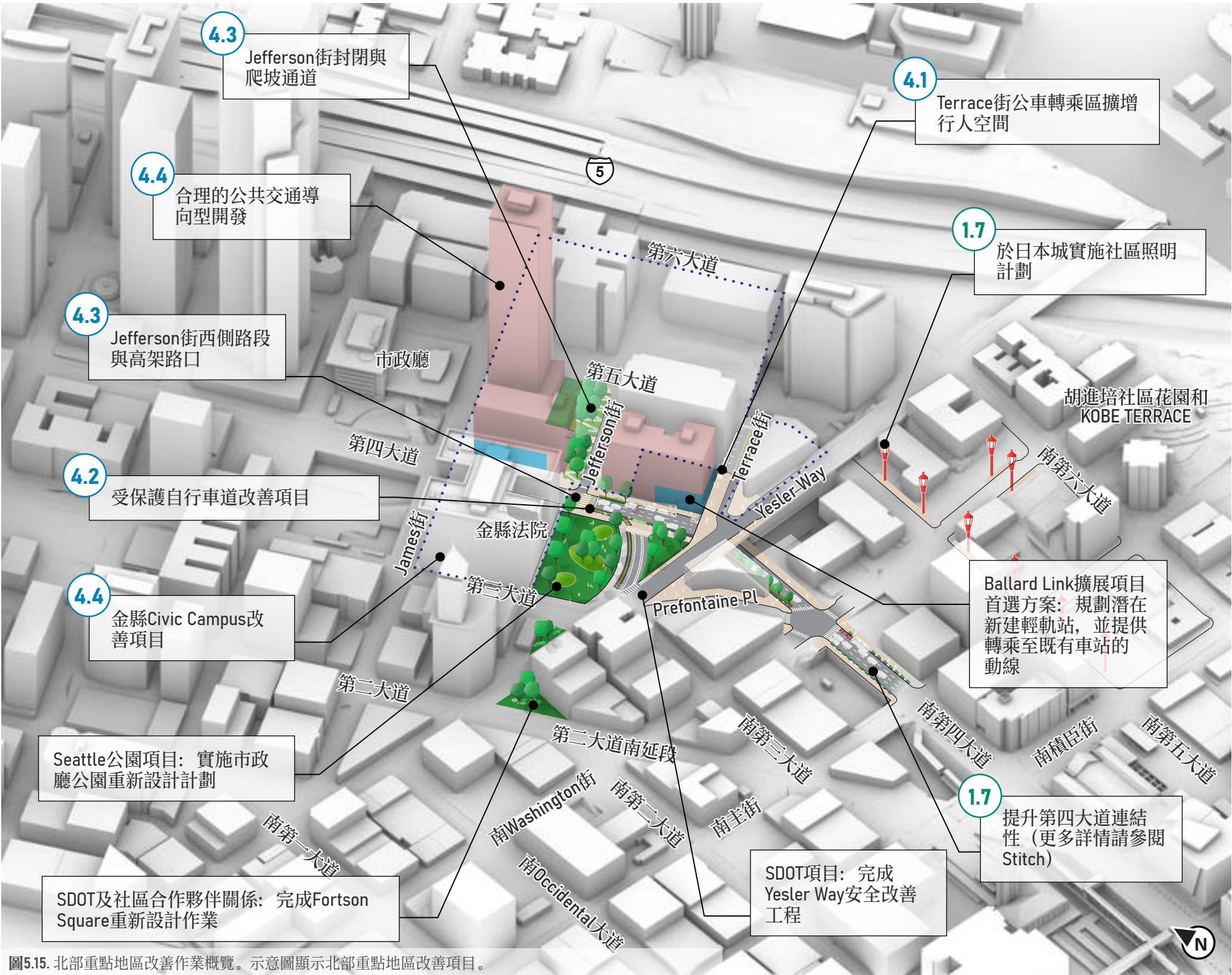


圖5.15. 北部重點地區改善作業概覽。示意圖顯示北部重點地區改善項目。

北部重點地區項目

5至15年內項目：配合未來SDOT與SOUND TRANSIT項目同步推動

- 4.1

TERRACE街步行化改造
內容：街景改善，包括路緣延伸與東向大眾運輸專用車道重整，優先改進通往Civic Campus/車站邊界的安全動線。
原因：提升現行BLE首選方案Midtown車站出入口辨識度，可與市政廳公園改造工程同步推進
後續步驟：由SDOT主導設計與執行。潛在資金來源包括KC、ST3非機動化月台通道通行補助，或大眾運輸整合補助。
預估成本：\$100萬以下。

- 4.2

第四大道自行車道改善項目
內容：自行車道升級改造與西側車道重整，旨在降低通行衝突，並銜接南側第四大道改造工程。
原因：將全年齡段與全能力適行自行車與微型代步工具通行範圍拓展至Civic Campus與車站區域。
後續步驟：由SDOT主導設計與執行。時程將與Yesler Way以南的南第四大道改善工程及市政廳公園改善同步協調。
預估成本：\$100萬以下。



圖5.16. 北部重點地區項目 (5-15年)。示意圖顯示未來5至15年間北部重點地區改善項目。
註：設計與執行詳細資訊將依後續項目開發、跨機關協調及資金協議結果調整。

北部重點地區項目

15年以上的項目：未來大型資本計劃或開發案

5.1 JEFFERSON街街景改善項目

內容：街景重建，包括路緣延伸與通往市政廳公園的高架穿越設施，並整合無障礙爬坡通道。

原因：打造民眾期待的清楚且舒適的連結路線，連接Pioneer Square、Civic Campus與區域大眾運輸。

後續步驟：由SDOT主導設計；執行可能透過BLE（首選方案）復原工程與ST共同推動，並結合未來私人開發。潛在資金來源包括KC、ST3非機動化通行補助，或未來專項稅收。

預估成本：\$100萬至\$500萬。

5.2 金縣CIVIC CAMPUS重建計劃

內容：長期開發使用率偏低的市政用地，打造以公共空間為核心，兼具多元用途、可讓不同收入人群居住的社區。

原因：在提高出行便利性與安全性的基礎上，在鄰近大眾運輸節點提供公平住房，帶動區域活力。

後續步驟：由金縣主導推動；初期階段可能與Midtown車站整合式TOD合併進行。

預估成本：（此處未估列；屬多年分階段推動）。

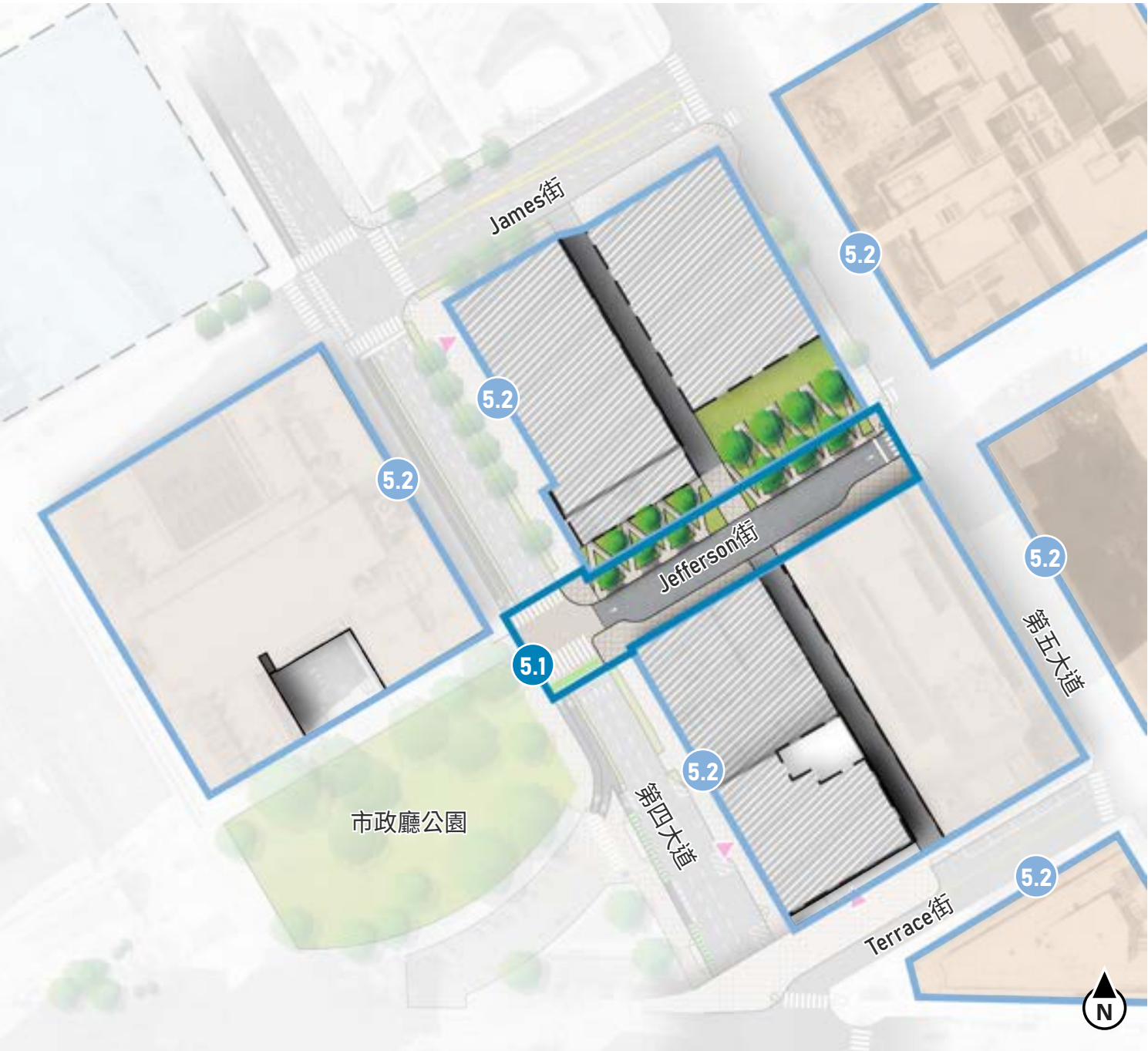


圖5.17. 北部重點地區項目（15年以上）。示意圖顯示未來15年以上的北部重點地區改善項目。
註：設計與執行詳細資訊將依後續項目開發、跨機關協調及資金協議結果調整。

06

附錄



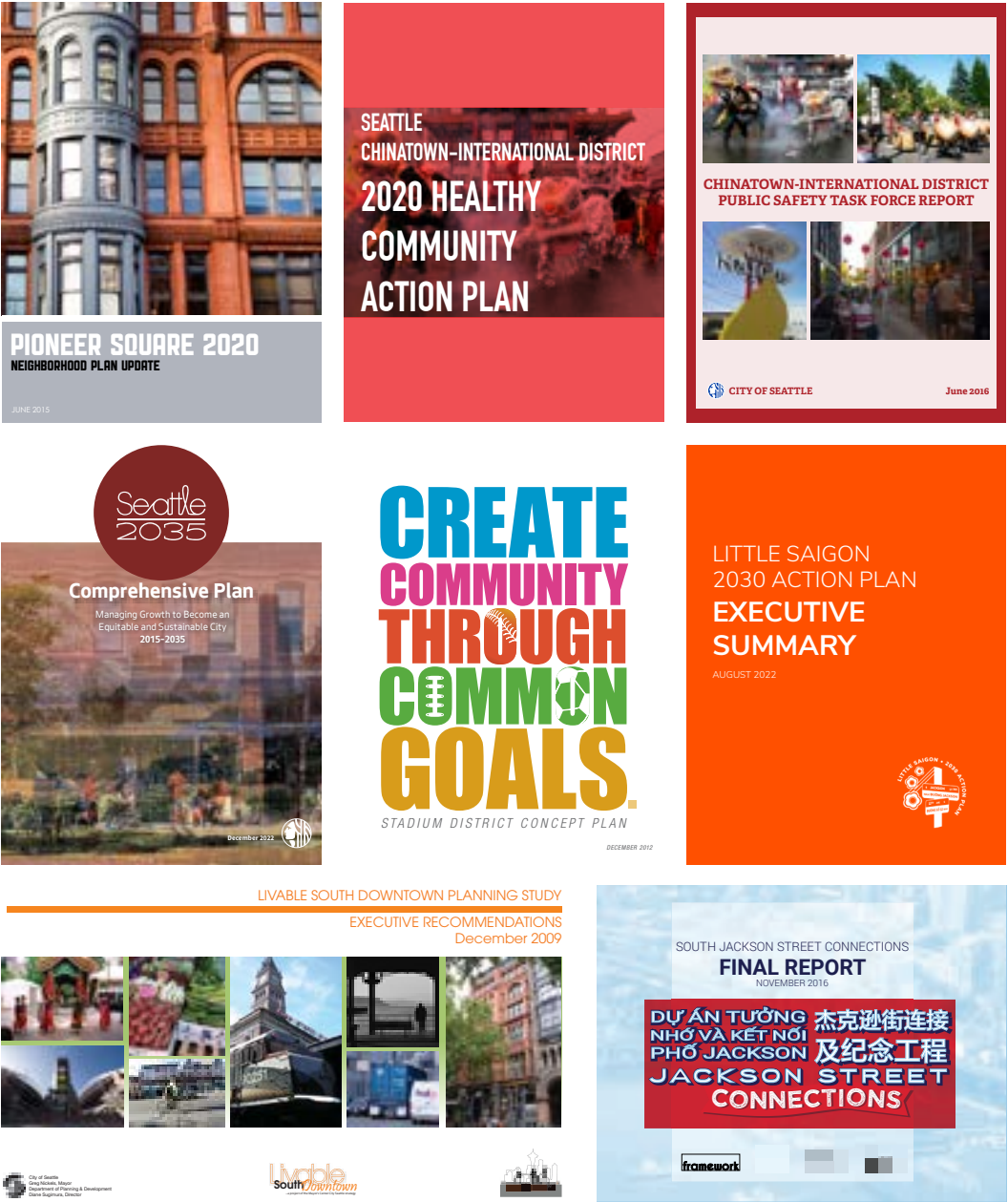
過往計劃摘要

本章節並非完整清單，也未彙總所有已審核的計劃。此處重點列出的計劃反映過去西雅圖市規劃工作中的核心主題、過往 Sound Transit研究的意見回饋，以及其他促成委員會動議與本項任務的重要基礎工作。

本評估審議了附錄A所列所有計劃中的策略。對於近期計劃（2018年以後），以及與本研究之交通出行導向主軸關聯性更高的計劃，則提供了更詳細的摘要說明。此工作的目的，是整合過往成果與社區意見回饋，並與持續進行中的計劃接軌，以確保有效協調與延續性，在現有的扎實成果基礎上持續推進。以下選取部分近期計劃，並分析從中獲得的啟示。

現有條件與歷史計劃分析技術備忘錄旨在建立完整資訊基礎，以協助南城中心樞紐研究地區中的各項概念推進至可實施階段。南城中心樞紐被定義為現有與規劃中的Link輕軌車站、城際與通勤鐵路車站、街車與公車服務所共同形成的綜合服務區，其核心為歷史悠久的景街站與聯合車站，以及周邊的唐人街/國際區、日本城、Pioneer Square與Stadium District等鄰近街區。南城中心樞紐的大致邊界未北至Cherry街，南至南Royal Brougham Way，西至Alaskan Way/海濱區，東至I-5。

南城中心優先事項審查 (2019年)



作者：
Historic South Downtown

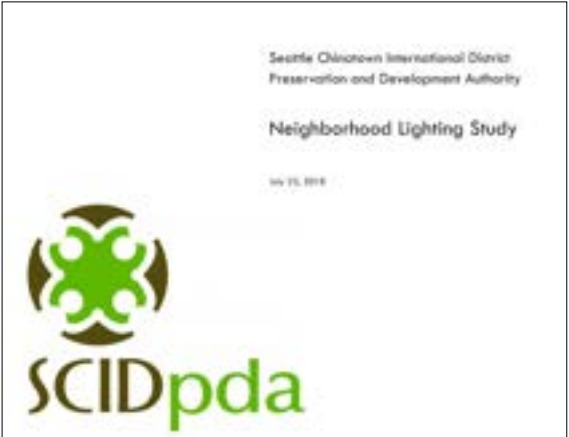
項目合作夥伴：
西雅圖市規劃與社區發展辦公室 (OPCD)、Sound Transit、金縣，以及 Pioneer Square (PSQ) 與C-ID唐人街/國際區中的其他組織。

Historic South Downtown與Pioneer Square及唐人街/國際區 (C-ID) 的社區成員及組織合作，釐清共同社區優先事項，並與參與West Seattle Ballard Link擴展項目 (West Seattle Ballard Link Extension, WSBLE) 計劃的Sound Transit、西雅圖市與金縣等機關進行交流。他們以二十年來由社區主導的倡議為基礎，包括定義鄰近地區價值與優先事項的出版資料，透過與社區組織舉辦研討會確立共同價值與目標。本摘要包含以下出版資料的高階摘要內容：

- Pioneer Square 2020 (2016年)
- 西雅圖唐人街/國際區2020年健康社區行動計劃 (2016年9月)
- 唐人街/國際區公共安全特別工作小組報告 (2016年)
- 南城中心行政建議 (2009年)
- 南積臣街連接計劃最終報告 (2016年)
- 公園和開放空間計劃 (2016年)
- 西雅圖2035年總和規劃 (2014年)
- Stadium District概念計劃 (2012年)
- 小西貢、日本城和唐人街/國際區2030年願景 (2022年)
- WSBLE社區優先事項研討會 (2019年6月24日)

過往計劃摘要

鄰近地區照明研究 (2018年)

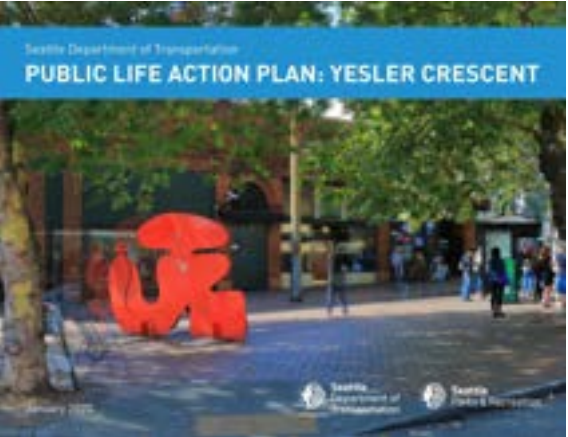


作者：
SCIDpda

項目合作夥伴：
SparkLab、西雅圖市經濟發展辦公室

本研究著重於解決西雅圖唐人街/國際區的照明問題，包括在缺乏行人尺度照明的區域全面增設照明設備，以及改善小西貢與核心區域之間的連接需求。本研究旨在制定街區照明改善行動計劃，藉此提升安全性、鼓勵夜間活動，並將此街區塑造為友善且安全的環境。

YESLER CRESCENT公共生活行動計劃 (2019年)



作者：
西雅圖交通管理局

項目合作夥伴：
西雅圖公園與休閒部、Berk Consulting

此行動計劃著重於收集民眾的使用經驗與需求資料，以針對Pioneer Square Yesler Crescent地區的公共空間進行優化改善。這種以資料為基礎的方法，有助於找出公共空間正向轉型的機會，並用作未來策略性投資決策的參考依據。

積臣樞紐概念計劃 (2019年)



作者：
Framework

項目合作夥伴：
Downtown Seattle Association、Historic South Downtown等；請參閱規劃文件第4頁

國際區/唐人街車站與景街火車站位於重要交通樞紐內，南第四大道與南積臣街設有主要公車轉乘點，中間則由聯合車站串聯。然而，目前此區域缺乏行人設施與導引系統，導致街區與目的地之間的連結中斷。輕軌擴建初期規劃作業促使社區開始推動步行環境改善，並構想打造更友善的積臣樞紐，同時納入社區與各方利害關係人的意見，以作為未來規劃與設計依據。

唐人街/國際區街區策略計劃 (2022年)



作者：
CID Visioning Advisory Group

項目合作夥伴：
西雅圖市政府、Tu Consulting、來自MEMconsultants的Mary Murray等；請參閱規劃文件第2頁

本計劃確立了願景、目標、執行方針與公平參與架構，以引導並支持唐人街/國際區的公私部門投資建設。本計劃呼籲在街區開發決策中落實公平參與、賦予社區自主權，同時守護街區的亞洲文化特色，延續獨特地域風貌。

過往計劃摘要

PIONEER SQUARE東北區框架計劃(2022年)



作者：
Alliance for Pioneer Square

項目合作夥伴：
西雅圖市政府、Historic South Downtown、MIG、Broadview Planning

本框架計劃勾勒逾10年發展願景，涵蓋跨單位協作、長期項目規劃、預算配置優先順序，以及公眾參與流程。本計劃聚焦 Pioneer Square東北部的獨有特色，包括公共空間、政府服務、居民、小型企業以及開發潛力，並將該區定位為西雅圖市門戶地帶。

PIONEER SQUARE區市場研究(2023年)



作者：
ECONorthwest

項目合作夥伴：
Alliance for Pioneer Square

本市場研究旨在評估Pioneer Square目前的商業與不動產市場狀況、就業趨勢，以及遊客活動模式。其目的是為支援該區經濟發展與韌性的策略行動提供依據。

路面交通分析調查發現

公車網路

隨著未來十年間區域快捷公車服務逐步由Link擴展項目取代，穿越SDH地區的公車動線也可能調整，公車服務型態將隨之改變。

1. 目前的公車網路中，第二大道南延段通往南積臣街與南第四大道的公車流量相當龐大。
2. 2025年至2032年間，隨著南北向Link擴展項目逐步取代區域路線，南第四大道於南積臣街以南運行的公車路線數量可能減少。
3. Ballard Link通車後，公車服務將進一步調整，而南第四大道於南積臣街以南運行的公車路線也可能進一步減少。

現有公車網路狀況



圖6.01. 現有公車網路

目前公車路線主要行駛於第三大道，以及成對配置的第二大道南向與第四大道北向路線。

未來轉型為地方型網路



圖6.02. 未來公車網路。

隨著新的輕軌系統導入區域大眾運輸，南第四大道上的區域型公車服務將減少，東西向地方服務則會增加。

SDH轉型

現有與擬議條件觀點對照

本節比對現況照片與未來改善方案的效果圖，並在計劃地圖中標示照片拍攝地點與視角方向。

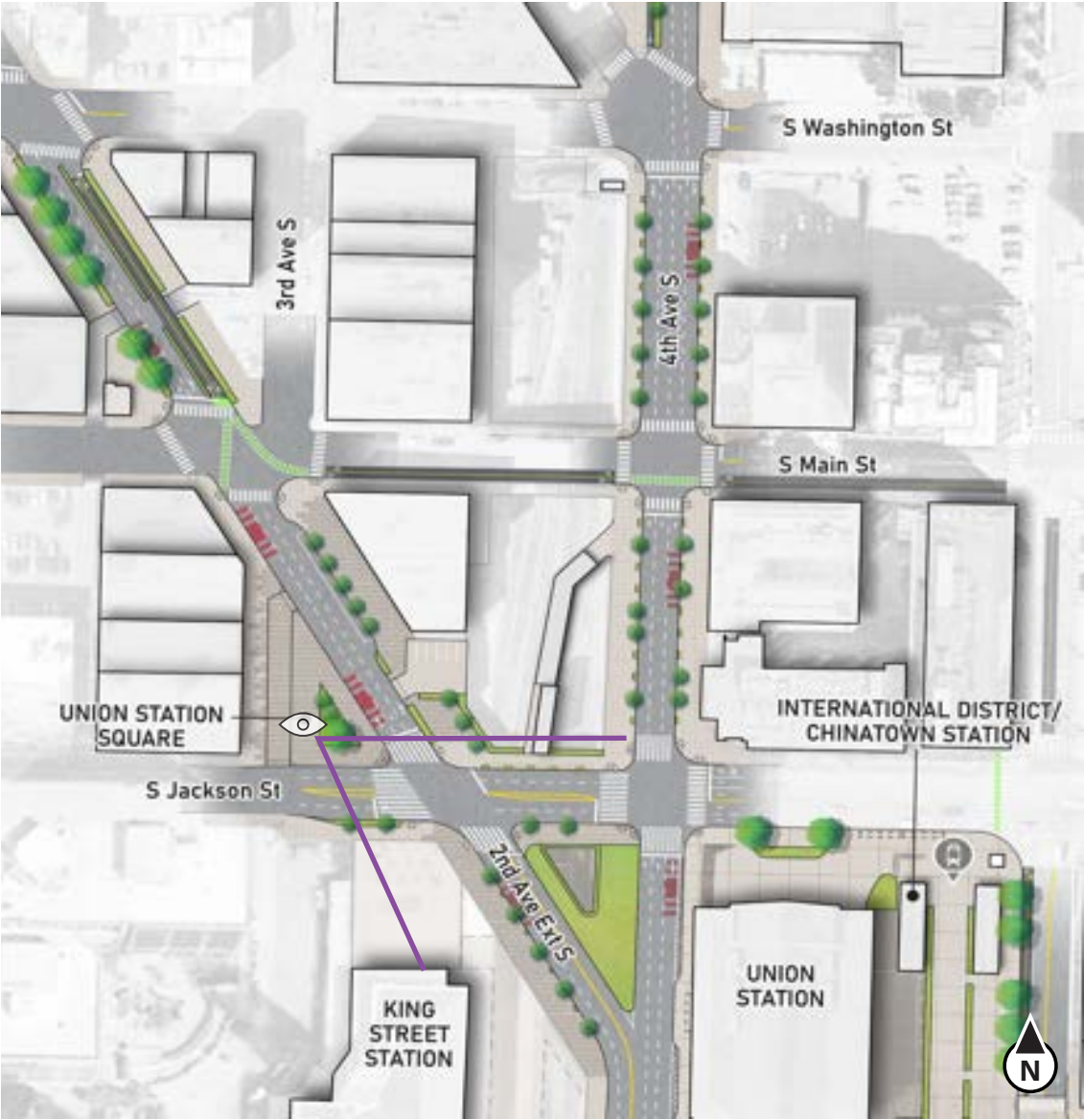


圖6.03. SDH轉型示意路線圖圖例。



圖6.04. SDH轉型現有視圖。自第二大道南延段與南積臣街街角拍攝的聯合車站現況照片。



圖6.05. SDH轉型示意圖。自第二大道南延段與南積臣街街角望向聯合車站周邊擬議廣場的效果圖。

Stitch重點地區

現有與擬議條件觀點對照

本節比對現況照片與未來改善方案的效果圖，並在計劃地圖中標示照片拍攝地點與視角方向。



圖6.06. Stitch重點地區示意路線圖圖例。



圖6.07. Stitch重點地區現有視圖。第二大道南延段朝東北方向望向聯合車站的現況照片。



圖6.08. Stitch重點地區示意圖。擬議第二大道延伸街道改善項目的效果圖。

Seattle Boulevard South

現有與擬議條件觀點對照

本節比對現況照片與未來改善方案的效果圖，並在計劃地圖中標示照片拍攝地點與視角方向。



圖6.09. 南景街節慶街示意路線圖圖例。



圖6.10. 南景街節慶街現有視圖。南景街朝向慶喜公園與中華門的現況照片。



圖6.11. 南景街節慶街示意圖。擬議南景街改善項目的效果圖。

聯合車站廣場向西望

現有與擬議條件觀點對照

本節比對現況照片與未來改善方案的效果圖，並在計劃地圖中標示照片拍攝地點與視角方向。



圖6.12. 聯合車站廣場示意路線圖圖例。



圖6.13. 聯合車站廣場現有視圖。自南第五大道朝西拍攝的聯合車站廣場現況照片。



圖6.14. 聯合車站廣場示意圖。沿著南第五大道的擬議聯合車站廣場改善項目效果圖。

聯合車站穿堂咖啡廳

現有與擬議條件觀點對照

本節比對現況照片與未來改善方案的效果圖，並在計劃地圖中標示照片拍攝地點與視角方向。



圖6.15. 聯合車站穿堂示意圖位置。上下圖顯示右側示意圖所對應的平面與剖面位置。

東段

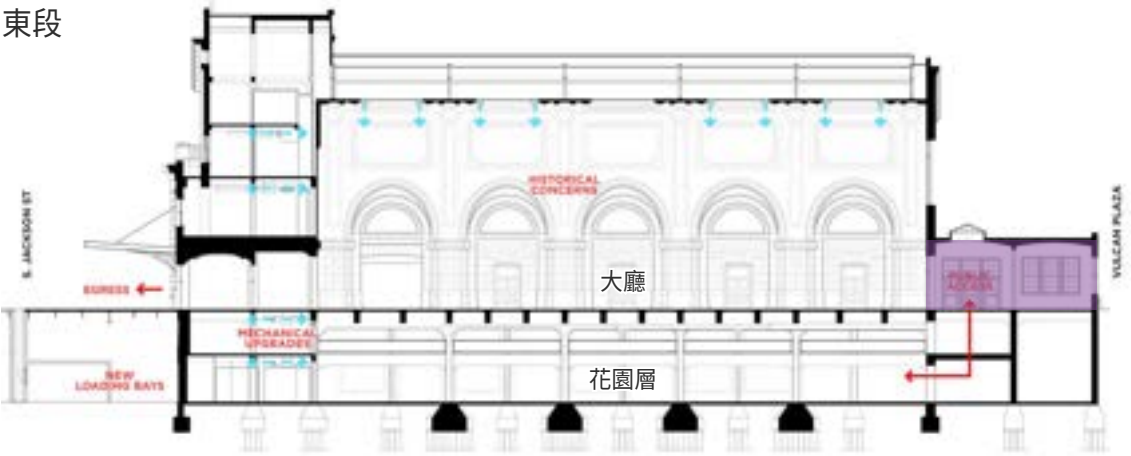


圖6.16. 聯合車站穿堂現有視圖。聯合車站穿堂朝東方向的現況照片。



圖6.17. 聯合車站穿堂示意圖。擬議聯合車站穿堂的效果圖，包含咖啡廳空間，面向中華門。

聯合車站大廳

現有與擬議條件觀點對照

本節比對現況照片與未來改善方案的效果圖，並在計劃地圖中標示照片拍攝地點與視角方向。



圖6.18. 聯合車站大廳示意圖位置。上下圖顯示右側示意圖所對應的平面與剖面位置。

東段

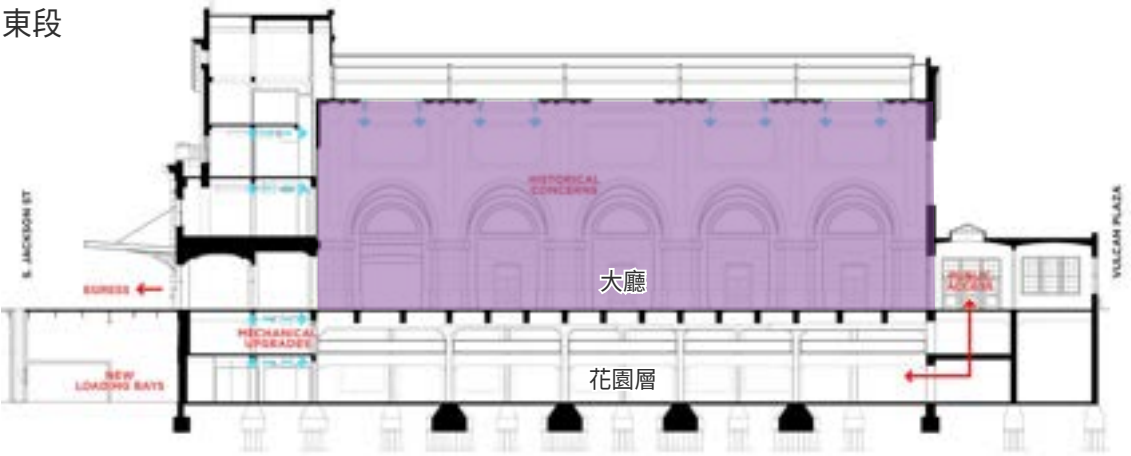


圖6.19. 聯合車站大廳現有視圖。聯合車站大廳與SDH展覽看板的現況照片。



圖6.20. 聯合車站大廳示意圖。擬議聯合車站大廳改善項目與活動使用範例的效果圖。

聯合車站花園層

現有與擬議條件觀點對照

本節比對現況照片與未來改善方案的效果圖，並在計劃地圖中標示照片拍攝地點與視角方向。



圖6.21. 聯合車站花園層示意圖位置。上下圖顯示右側示意圖所對應的平面與剖面位置。

東段

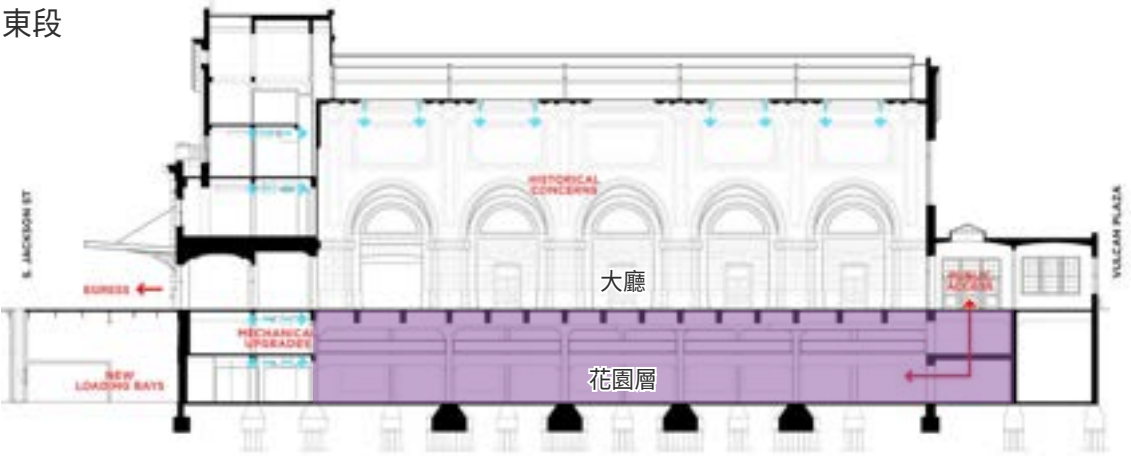


圖6.22. 聯合車站花園層現有視圖。聯合車站地面層使用空間的現況照片。



圖6.23. 聯合車站花園層示意圖。擬議聯合車站花園層活動與使用空間的效果圖。

南積臣街與 南第五大道向南望

現有與擬議條件觀點對照

本節比對現況照片與未來改善方案的效果圖，並在計劃地圖中標示照片拍攝地點與視角方向。



圖6.24. ID/C聯合車站示意路線圖圖例。



圖6.25. ID/C聯合車站現有視圖。自南積臣街與南第五大道朝南望向ID/C與聯合車站的現況照片。



圖6.26. ID/C與聯合車站示意圖。自南積臣街與南第五大道朝南望向擬建ID/C與聯合車站的效果圖。

南積臣街與南第四大道向東望

現有與擬議條件觀點對照

本節比對現況照片與未來改善方案的效果圖，並在計劃地圖中標示照片拍攝地點與視角方向。



圖6.27. 聯合車站北廣場示意路線圖圖例。



圖6.28. 聯合車站北廣場現有視圖。自南積臣街與南第四大道朝東拍攝的聯合車站現況照片。



圖6.29. 聯合車站北廣場示意圖。自南積臣街與南第四大道朝東望向擬建聯合車站的效果圖。

南西雅圖大道向東望

現有與擬議條件觀點對照

本節比對現況照片與未來改善方案的效果圖，並在計劃地圖中標示照片拍攝地點與視角方向。



圖6.30. 南部重點地區示意路線圖圖例。



圖6.31. 南部重點地區現有視圖。南迪邦街與南西雅圖大道交叉路口的現況照片。



圖6.32. 南部重點地區示意圖。擬議南迪邦街與南西雅圖大道交叉路口的效果圖。

市政廳公園向東北望

現有與擬議條件觀點對照

本節比對現況照片與未來改善方案的效果圖，並在計劃地圖中標示照片拍攝地點與視角方向。



圖6.33. 市政廳公園示意路線圖圖例。



圖6.34. 市政廳公園現有視圖朝東北方向拍攝的市政廳公園現況照片。



圖6.35. 市政廳公園示意圖。自Pioneer Square車站北側位置朝東北方向拍攝的擬建市政廳公園效果圖。



南城中心樞紐

術語表

首字母縮略詞	縮寫
詞目	定義
ACS	美國社區問卷調查
BIA	商業改進區域
BLE	Ballard Link擴展項目
BNSF	Burlington Northern Santa Fe鐵路
CEJST	氣候與經濟正義篩查工具
CID	唐人街/國際區
COS	西雅圖市
CPTED	透過環境設計預防犯罪
DEIS	環境影響報告草案
DSTT	西雅圖市中心公共運輸隧道
EIS	環境影響報告
IDS	國際區西雅圖唐人街
KC	金縣
KCM	King County Metro
KISS	景街火車站
OPCD	規劃與社區開發辦公室
PSQ	Pioneer廣場
QR	快速回覆
SCIDpda	西雅圖唐人街國際區保護與發展管理局
SDH	南城中心樞紐
SODO	南城中心
SDOT	西雅圖交通管理局
SCL	Seattle City Light
ST	Sound Transit
TBD	待定
TOD	公共運輸導向型開發
UW	University of Washington
WSDOT	華盛頓州交通部